

Beiträge zur geschichtlichen Entwicklung
der Pferderennen in Bayern unter
besonderer Berücksichtigung
der Vollblutrennen (bis 1933)

Annelie Kalb

Aus dem Institut für Staatsveterinärmedizin
und Geschichte der Tiermedizin der
Universität München
Vorstand: Ministerialrat a.D. Prof. Dr. W. P s c h o r r +

Beiträge zur geschichtlichen Entwicklung der Pferderennen
in Bayern unter besonderer Berücksichtigung
der Vollblutrennen (bis 1933)

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der veterinärmedizinischen Doktorwürde der
Tierärztlichen Fakultät der Ludwig-Maximilians-Universität
München

vorgelegt von
Annelie K a l b
aus
München

München 1958



Gedruckt mit Genehmigung der Tierärztlichen Fakultät
der Universität München

Dekan: Professor Dr. K. Z i p f

Referent: Professor Dr. W. P s c h o r r +

Tag der Promotion: 26. Februar 1958

Meinen lieben Eltern



Inhaltsverzeichnis

Seite:

I. Einleitung	
Die Entwicklungsgeschichte der Pferderennen	1
II. Durchführung	
Die Geschichte der bayerischen Pferderennen	8
1. Die Zeit der Scharlachrennen (1382 - 1786)	8
a) Die Münchener Scharlachrennen	8
b) Die Scharlachrennen im übrigen bayerischen Raum	15
2. Die Zeit der Oktoberfestrennen (1810 - 1913)	23
a) Das erste Oktoberfestrennen in München und die Weiterentwicklung der Rennen bis ca. 1850	23
b) Die Oktoberfestrennen im Zeitabschnitt zwischen 1850 und 1913	37
3. Die Zeit des modernen bayerischen Rennsports (ab 1865)	48
a) Der Beginn der Vollblutrennen in England, Deutschland und Bayern	48
b) Die Riemer Epoche im bayerischen Rennsport	57
III. Schluß	
Zusammenfassung und Schlußbetrachtung über die heutigen Verhältnisse im Rennsport	66
IV. Literaturverzeichnis	70
Lebenslauf	73

I. Die Entwicklungsgeschichte der Pfer- derennen

Tausende bevölkern heute an einem Renntag die Bahn, entweder um hier auf der gepflegten Anlage beim Anblick edler Vollblüter die Sorgen des Alltags zu vergessen, oder - und das tut wohl die Mehrzahl - um an den Totoschaltern ihr Glück zu versuchen. Vielleicht macht sich unter der Menge der Zuschauer auch ab und zu einmal einer Gedanken, wann und wo wohl zum ersten Mal Pferde um den Sieg kämpften, ob die Menschen des Mittelalters oder gar jene, die noch früher, vielleicht sogar schon vor Christi Geburt lebten, bereits Pferderennen kannten? Versuchen wir also, diese Frage zu beantworten, und bemühen wir uns, etwas über den Ursprung von Wettrennen überhaupt zu erfahren.

Der Wettlauf, das Wettfahren und das Wettreiten sind als die ältesten aller Kampfarten zu betrachten. Im Jahre 776 v.Chr. fanden in Griechenland zum ersten Male olympische Spiele statt. Ob hierbei auch schon Pferderennen abgehalten wurden, ist umstritten. Sicher ist aber, daß es bei der 25. Olympiade im Jahre 680 v.Chr. Wagenrennen gab, von denen der Geograph P a u s a - n i a s behauptet, sie wären erst in diesem Jahr neu in das Programm der Spiele aufgenommen worden. Warum handelt es sich hierbei um Wagenrennen? Bedenkt man, daß die Pferde in jener Zeit im Kriege vor den Wagen gespannt wurden, so ist es leicht verständlich, daß diese Verwendungsform der Pferde eben auch in den friedlichen Wettkampf übernommen wurde und darum die ersten Rennen nur Wagenrennen waren. Sie waren zuerst den Vierspannern vorbehalten, aber ab 408 v.Chr. (= 93. olympischen Spiele) gab es auch solche für Zweispanner. Vorher waren aber bereits 648 v.Chr. bei den 33. Spielen die Reitrennen eingeführt worden. Sie überflügelten die Wagenrennen in der Gunst des Publikums bald bei weitem. Die Reiter oder Ritter erlangten in Athen den zweiten Grad des Ranges im Staate, und man rechnete es sich als Ehre an, zu den Reitern bei den olympischen Spielen zu gehören. So besingt P i n d a r den Sieg des Königs von Syrakus, H i e r o, in seinen olympischen Hymnen. Auch P h i l i p p, der König von Macedonien, beteiligte sich aktiv an solchen Wettkämpfen, wie aus jener Zeit berichtet wird. Sehr viele Persönlichkeiten des damaligen öffentlichen Lebens suchten sich entweder durch Eigenbeteiligung oder zumindest durch Stellung von Gespannen und Reitpferden die Gunst des Volkes zu erwerben. Auch der römische Thron-

folger T i b e r i u s sandte wiederholt Gespanne nach Griechenland und trug auch einmal, nämlich im Jahre 4 v.Chr., einen Sieg davon. Dies gelang seinem Neffen G e r m a n i c u s im Jahre 17 n.Chr. ebenfalls.

Bei den Wagenrennen fuhr man stets links herum, da man der Überzeugung war, daß dies den Pferden besser liegen würde. Die Rennstrecke war zwölfmal zu durchmessen. Wegen ihrer Gefährlichkeit waren die Wendesäulen mit dem Namen "Taraxippos", d.h. Pferdeschreck, sehr gefürchtet. Die Pferde stürzten hier außerordentlich leicht oder der Wagen zerschellte. Die Lenker wurden dabei häufig mitgeschleift und fanden oft den Tod.

Bei den Reitrennen saßen die Reiter - nach alten Münzdarstellungen - nackt auf ungesattelten Pferden. Auch hier war die Bahn acht- bis zwölfmal zu durchreiten. Angeblich mußten die Reiter vor dem Ziel abspringen und den letzten Teil der Rennstrecke zu Fuß mit dem Pferd laufen. Dies wird ebenfalls auf alten Münzen dargestellt. Griechische Vasenmalerei zeigt auch Szenen aus den Kampfspielen. Der dabei dargestellte Pferdetyp wirkt hochbeinig, besitzt eine geschorene Mähne und zeigt deutlich das orientalische Blut, das in die heimischen Pferdeschläge eingekreuzt worden war. Anders zeigt sich das sizilische Wagenpferd, das ebenfalls als sehr schnell gepriesen wurde und des öfteren in olympischen Rennen siegte. Alte Darstellungen lassen es eher etwas kurz, schwer und nicht sehr hochbeinig erscheinen.

Wahrscheinlich fanden meist zwei Rennen statt: eines für Anfänger und ein zweites für eingeübte Pferde. Bei der 131. Olympiade war es auf jeden Fall so. Die Pferde waren alle genau nach dem Namen bekannt; etliche Siegerstuten sind bis heute namentlich überliefert. Es gab eigene Rennrichter (= Hellanodiks), die bei der Statue des Jupiters schwören mußten, nur wahre und unparteiische Urteile zu fällen und zwar ohne alle Rücksicht und ohne bei den Untersuchungen die Ursachen aufzudecken, die sie bestimmten, Pferde abzulehnen oder zuzulassen. Siegerpferde wurden hoch geehrt und auch ihre Nachkommen waren begehrt und geschätzt.

Außer bei den olympischen Spielen fanden Wettkämpfe aller Art auch an Gräbern statt. P i n d a r erkennt die olympischen Spiele als Spiele zu Ehren des P e l o p s an und betrachtet sie als Totenkult an seinem Grab. Bei den Kämpfen zu Ehren des P a t r o k l e s wurden ebenfalls Wagenrennen abgehalten. Auch die Ilias berichtet von Wettkämpfen an Gräbern; Wagenrennen standen dabei immer an erster Stelle, während von Reitrennen nie die Rede ist. Der Beginn dieses Brauchtums ist nicht festzustellen.

Die frühesten Rennen in Rom fanden im Rahmen ritueller Feste statt. Der erste Teil begann auf dem Kapitol, während der zweite Teil, der einen volksfestartigen Charakter hatte, im Zirkus fortgesetzt wurde. Dann wurden die Rennen immer mehr und mehr zu Volksfesten, bis schließlich der religiöse Charakter vollkommen in den Hintergrund getreten war.

Im Mittelpunkt der Feste standen der alte *Circus Maximus* und der *Circus Flaminius*. Der *Circus Maximus* war über sechshundert Meter lang und hundertfünfzig Meter breit. Eine Mittelschranke teilte ihn in zwei Teile. Am Ziel befand sich eine weiße Linie auf dem Boden. Sein Fassungsvermögen betrug 150 000 Menschen. Die Römer waren kein Reitervolk, ihre Reiterei war größtenteils angeheuert von fremden Völkern. So ist es verständlich, daß in Rom lange Zeit ausschließlich Wagenrennen bekannt waren. Die Rennwagen wurden so einfach und leicht wie möglich, aber dabei doch möglichst stabil gebaut. Am häufigsten wurde vierspännig gefahren. Da der Linkskurs bevorzugt war, wurden links die am besten lenkbaren Pferde eingespannt, die die Gewähr boten, die schwierigen und gefährlichen Kurven am sichersten zu schaffen. Rechts dagegen spannte man die schnelleren Tiere ein, da sie den längeren Weg hatten. Der Fahrer stand ausbalancierend auf dem Wagen und hatte die Enden der Doppelleine um den Leib geschlungen. Konnte er bei Stürzen die Zügel nicht mehr schnell genug mit dem eigens dafür mitgeführten Messer durchschneiden, so konnte die Situation für ihn lebensgefährlich werden. Gar mancher der Auriga-Wagenlenker wurde elend zu Tode geschleift. Im allgemeinen starteten vier Gespanne gleichzeitig. Die Startplätze wurden ausgelost. Ein hoher römischer Beamter war als Starter bestimmt. Startzeichen war ein Tuch, das er in die Bahn schleuderte. An der Spina am Wendepunkt konnte der Wagen leicht zerschellen, wenn der Wagenlenker nicht die nötige Geschicklichkeit besaß. Gewöhnlich fanden fünf bis sieben Umläufe statt.

Ursprünglich wurden nur ein Wagenrennen und ein Desultorenreiten, das wohl als eine Art Reiterkunststück aufzufassen ist, abgehalten. Später wurden jedoch oft bis zu hundert Rennen an einem Tage veranstaltet, deren Ausstattung von Mal zu Mal luxuriöser wurde. Die Preise bestanden zuerst in Palm- und Lorbeerzweigen, später besaßen sie so hohen Wert, daß so manch einer der Auriga ein Vermögen erwarb. In früherer Zeit waren die Rennfahrer in erster Linie Sklaven und Freigelassene, allmählich jedoch wurden sie von angesehenen Bürgern, Adligen und Herrschern abgelöst. Das hatte seine Ursache darin, daß die Rennen vorwiegend politischen Hintergrund hatten und

um die Volksgunst werben sollten. Die Rennställe mit allem Drum und Dran und das Personal wurden von Klubs, den Circusparteien, unterhalten. Jede Partei hatte ihre eigene Rennfarbe. Erst gab es nur die weiße und die rote Partei, dann kamen eine grüne und blaue, später vorübergehend noch eine goldene und eine purpurne hinzu.

Für Circus und Rennbahn wurden eigene Pferde gezüchtet, die eine Art Vollblut jener Zeit darstellten. Man verwendete die edelsten Pferde aus der spanischen, sizilischen und persischen Zucht. Die Gestüte für diese Tiere lagen hauptsächlich in Apulien und Thessalien, wo anscheinend die äußeren Einflüsse besonders günstig waren. Man bemühte sich um eine möglichst reine Zucht, führte genaue Stammbäume, registrierte die Fohlen unter Angabe des Namens und versah sie mit dem Brandzeichen des Gestüts. Inzucht und Verbesserung durch Einfuhr wurden in größerem Maße betrieben. Diese Vollblutpferde wurden erst ab ihrem fünften Jahr ihrer Bestimmung zugeführt. Während die Stuten, die zur Weiterzucht bestimmt waren, keine Rennbahn betraten, wurden die Hengste auf der Bahn geprüft, und nur die besten unter ihnen kamen als Beschäler in die Gestüte zurück.

Die römische katholische Kirche hat die Wettrennen mit Wagen und zu Pferd weitgehend übernommen. In fast jeder größeren Stadt fanden an den Kirchenfesttagen auf dem "Corso" Rennen statt. Man überschüttete zu diesem Zweck das Straßenpflaster mit Sand. Rechts und links von der Rennstrecke drängte sich die schaulustige Menge. Während in Florenz die Pferde ohne Reiter liefen und nur eine mit einem Spitz versehene Kupferplatte, die anreizend auf die Tiere wirkte, in der Sattelgegend trugen, saßen auf den sehr kleinen Rennpferden Palermos zehn- bis fünfzehnjährige Knaben. In Florenz wurden auch Wagenrennen abgehalten. In Rom fanden die Rennen nicht nur an kirchlichen Festtagen, sondern auch während des Carnevals statt. Hier wurden wieder Kupferplatten aufgelegt. Als Preis winkte eine seidene mit Gold bestickte Fahne. Alle diese Rennen dienten ausschließlich dem Zwecke der Volksbelustigung.

Mit den römischen Legionen war 55 v.Chr. auch eine Menge sehr schneller orientalischer Pferde nach England gekommen¹⁾. Unter der Römerherrschaft begeisterten sich die Inselbewohner für die Rennen. Es finden sich Rennbahnen, die noch aus jener Zeit stammen dürften. Erst viel später unter Heinrich II. (1154 - 1189) interessierte sich der Adel mehr und mehr für den Pferde-

1) Frederico Tesio, Das Vollblut-Tier zum Experimentieren.

sport und Smittsfields war bekannt als Ort zur Abhaltung vieler öffentlicher Volksbelustigungen, in deren Rahmen Turniere und Rennen stattfanden.

Die bei den Griechen in der Antike üblichen Wettritte um die Gräber begegnen uns dann auch in späteren Jahrhunderten und bei anderen Völkern immer wieder. Welchen Zweck dieses Brauchtum hatte, ist nicht ganz klar. Vielleicht wollte man sich dabei die Kraft des darunter liegenden Toten verschaffen, vielleicht sollte auch nur eine gewisse Treue über das Grab hinaus damit bekundet werden. Sicher ist, daß hierbei noch keinerlei Gedanken an eine Pferdeleistungsprüfung eine Rolle spielten. Solche Totenfeiern werden uns z.B. bei dem 453 n.Chr. gestorbenen Hunnenkönig *A t t i l a* geschildert¹⁾. *A t t i l a* wurde in der Theißebeene unter einem Zelt aus Seide aufgebahrt und darum herum wickelte sich eine großartige Feier ab. Unter anderem wird beschrieben, daß die besten Reiter der Hunnen nach Art der Cirkusrennen im alten Rom (= in modum circensium cursibus ambientes) den Platz umkreisten. Es wird hier wohl wieder die Meinung ausschlaggebend gewesen sein, daß eine Erhöhung der Schnelligkeit auch eine Erhöhung der Wirkung hervorruft. - Im Beowulflied (8. Jahrhundert) wird berichtet, daß die Edelinges bei der Leichenfeier für die im Kampf gefallenen Helden zuerst um den Grabhügel und dann in die Ebene die Falben um die Wette ritten.

Neben diesem Totenkult spielten jedoch auch Umritte um irgendein bestimmtes Gebiet eine Rolle. Sagen und Legenden schildern häufig, daß ein Landstück an den fällt, der es in einer bestimmten Zeitspanne umreitet. Zu Schloß Brunn in der Oberpfalz wird das steinerne Bild eines Rosses gezeigt. Es ist das Abbild des Schimmels, der einst seinem Herrn im entscheidenden Wettritt der drei Söhne des Burgherrn die Burg als Preis gewann. Der Frankenkönig *C h l o d w i g* schenkte dem Hl. *R e m i g i u s* so viel Land, wie er während des Königs Mittagsschlaf umreiten könne, und vom Dänenkönig *W a l d e m a r* ist überliefert, daß er dem Hl. *A n d r e a s* allen Grund und Boden überließ, den er auf einem neun Tage alten Fohlen umreiten könne, während der König badete²⁾. Der Heilige ritt so schnell, daß der König schleunigst sein Bad verließ. Grenzumritte fanden auch auf Eseln statt. Dabei erhielt der Heilige stets so viel Boden für seine Kirche, wie er eben in einer festgesetzten Zeit umreiten konnte. Lange Zeit war die Umreitung der Landesgrenzen Besitzergreifungssymbol für den gewählten deutschen König.

1) Friedrich F o c k e, Ritte und Reigen, S. 51/52

2) H i n d r i n g e r, Weiheroß und Roßweihe, S. 21

Das sich immer stärker ausbreitende Christentum übernahm viele der alten Volksfeste und Bräuche und führte häufig neue Flurumritte ein. Die Freude am schnellen Reiten und wohl auch der alte Volksglaube, daß Schnellreiten und Steigerung des Lärms die erhoffte Wirkung verstärken würden, hatten zur Folge, daß sich solche Umritte mehr und mehr zu wahren Wettrennen entwickelten, was nicht unbedingt im Sinne der Kirche war. So beschwerte sich der um 856 verstorbene Mainzer Erzbischof Hrabanus Maurus über die Unsitte, daß von den an den Umritten teilnehmenden Reitern einer den anderen zu überholen trachte. Aus diesen Umrittsrennen haben sich wohl die Kirchenrennen im Laufe der Zeit entwickelt. Die betreffende Umrittskirche stiftete die Preise, die der Sieger meist als Opfergabe wieder auf den Altar zurücklegte. Obgleich sich diese Rennen dann mehr und mehr von den kirchlichen Bräuchen lösten, wurden sie doch noch lange Zeit - ganz vereinzelt sogar noch heute - an hohen kirchlichen Festtagen und besonders an den Tagen der Pferdeheiligen gehalten, wie zum Beispiel an Leonhardi, Sylvester, Georgi und St. Stephanstag. Bei den heute noch stattfindenden Palliorenrennen in Siena müssen die Pferde durch die Kirchentüre der zu ihrer Kontrade (=Stadtteil) gehörenden Kapelle hindurchgehen und werden bis zum Altar geführt, um den Segen des Priesters vor dem Rennen zu empfangen¹⁾. Übrigens treffen die Tage einzelner Pferdeschutzherren, an denen solche Rennen gelaufen werden, öfters²⁾ mit Tagen zusammen, an denen die altheidnischen Roßopfer dargebracht wurden. - Verschiedene Autoren wollen sogar die rot-weiße Kirchweihfahne mit den Rennen in Verbindung bringen. Sie nehmen nämlich an, daß das Rot von dem als ersten Preis der Scharlachrennen zu erringenden Scharlachtuch übernommen wurde, während das Weiß andere kultische Bedeutung habe. Es ist aber eher wahrscheinlich, daß die rote Kirchenfarbe Einfluß auf die Farbe des Tuches hatte.

Nun aber an dieser Stelle noch ein paar Worte über eine andere Sportart des Mittelalters, bei der zwar ebenfalls Pferde verwendet wurden, die aber mit den Rennen selbst keineswegs etwas gemein hatte und von diesen im Laufe der Jahre mehr und mehr verdrängt wurde.

Die Rittergeschlechter des Mittelalters betätigten sich sportlich hauptsächlich auf der Jagd und im Turnierwesen. Die ersten niedergeschriebenen Tur-

1) Dieser Brauch findet sich sogar heute noch verschiedentlich in Süddeutschland, z.B. in Germerswang (Landkreis Fürstentum) und beim Kötztlinger Pfingstritt (Oberpfalz).

2) H i n d r i n g e r, Weiheroß und Roßweihe, S. 114

niergesetze kamen aus Frankreich; ihr Autor war der 1066 verstorbene **G o t t f r i e d v o n P r e u i l l y**. Die Turniere wurden zuerst bei festlichen Anlässen an Fürstenhöfen abgehalten, um die Waffentüchtigkeit der Ritter zu erproben. Später bildeten sich Turnierrgesellschaften, die die Kampfspiele zu bestimmten Zeiten veranstalteten. Die Teilnehmer mußten eine gewisse Anzahl von Ahnen nachweisen können, ihre Turnierfähigkeit wurde von einem im Wappenwesen erfahrenen Herold geprüft. Es gab verschiedene Kampfarten, so den Buhurt, bei welchem die Ritter in Scharen ohne Schwert und Panzer aufeinander losritten und mit Speeren und Schildern kämpften. Dagegen kam es bei der Tjoste darauf an, im schärfsten Galopp den Gegner aus dem Sattel zu heben und dann gegebenenfalls den Schwertkampf zu beginnen. Das eigentliche Turnier war ein Mittelding zwischen Buhurt und Tjoste. Das Ziel dabei war der Durchbruch der einen Mannschaft durch die Schar des Gegners. Viele Kirchen- und weltliche Fürsten waren Gegner des Turnierwesens, wohl infolge der zahlreichen schweren Unfälle, die sich dabei ereigneten. Die Kirche verweigerte sogar den Rittern, die im Turnier fielen, das "ehrliche" Begräbnis.

Allmählich jedoch neigte sich im 14. und 15. Jahrhundert die große Zeit des Rittertums ihrem Ende zu. Zum Teil mochte das daran liegen, daß durch die Kreuzzüge und durch die Italienzüge der deutschen Kaiser viele alte Uradelsgeschlechter ausgestorben waren.

Mehr und mehr entwickelte sich dagegen das Patriziertum der Freien Reichsstädte und das Zunftwesen, das in Deutschland seit ungefähr dem 12. Jahrhundert nachzuweisen ist und erst im 16. Jahrhundert wieder allmählich zerfiel. Das Patriziertum und die Zünfte waren am Turnierwesen, das in seinen äußeren Formen erstarrt war und an dem sich die Nichtadeligen, die als "Leuth" bezeichnet wurden, nicht beteiligen durften, keineswegs interessiert, und so konnten die Turniere nicht zum Volkssport werden.

An den Pferderennen dagegen konnte sich jeder beteiligen, der ein Pferd im Stalle stehen hatte, das einigermaßen laufen konnte. Die Zuschauer mußten keinerlei Kenntnis von schwierigen Regeln mitbringen. Es war jedem klar, daß es darum ging, wer Erster wurde. Dabei gab es sovieler komische Situationen, daß das Ganze einfach eine Volksbelustigung wurde. So kam es, daß die einfachen und unkomplizierten Rennen einen immer größeren Anklang fanden und das Turnierwesen allmählich in Vergessenheit geriet.

II. Die Geschichte der bayerischen Pferderennen

1. Die Zeit der Scharlachrennen

a) Die Münchener Scharlachrennen

Gegen Ende des Mittelalters kamen im Süden Deutschlands, besonders in Bayern und in der Gegend um Wien, die sogenannten Scharlachrennen auf, die ihren Namen nach dem ersten Preis, einem ungefähr 25 - 30 Ellen langen scharlachroten Tuch trugen. Dieser Rennscharlach wird zum ersten Mal bei den alten italienischen Palliorennen erwähnt. In einem Statut von Modena aus dem Jahre 1327 heißt es: "ut, in festo sancti Michaelis equi currant ad scarlatum". Der Scharlach war wahrscheinlich zur Herstellung eines Mantels (= Pallio) gedacht. Vielleicht hat die Rennfarbe der alten römischen roten Circuspartei einen Einfluß auf die Farbe des Tuches gehabt, naheliegender ist jedoch, wie schon erwähnt, daß die rote Kirchenfarbe die größere Beziehung dazu hatte. - In dem alten französischen Heldenlied über die Maimonskinder werden seidene Tücher als Preis für ein Rennen erwähnt, das von einem Pferd namens "Bayard" unter ¹⁾ R e n n g o l d, einem Feinde K a r l s d e s G r o ß e n, gewonnen wurde.

Zum ersten Mal werden Scharlachrennen auf deutschem Boden urkundlich in Wien erwähnt. Ein Privilegium des H e r z o g s A l b r e c h t III. vom 29. September 1382 bestimmt, daß bei den Jahrmärkten an Christi Himmelfahrt und am Katharinentag im Monat November Rennen um den Scharlach abgehalten werden sollten. Die laufenden Pferde sollen "in unseren Landen an allen unseren mauten mautfrei geen". Man war also versucht, den Rennpferden möglichst Erleichterungen zu gewähren. A l b r e c h t II. von Niederbayern gewährte 1392 in seinem Land ebenfalls Zollfreiheit für die "Laufferperd". Im 15. Jahrhundert verbreiteten sich die Scharlachrennen schnell über ganz Süddeutschland bis nach Straßburg und an den Oberrhein. Dabei wurden die Turniere des Adels mehr und mehr durch die Rennen, an denen sich auch das Bürgertum, die "Leuth", beteiligen konnten, verdrängt.

1) R a u c h, A., 500 Jahre deutsche Rennen in München.

Als die Urheberin der ersten Pferderennen in München wurde und wird auch heute noch oft die Herzogin Anna, die Gemahlin des Herzog Albrecht III., der vor ihr¹⁾ mit der unglücklichen Agnes Bernauer vermählt war, angesehen. Die Braunschweiger Prinzessin war ob ihrer großen Pferdeliebe bekannt - nicht umsonst stammte sie aus Braunschweig, das bereits in jener Zeit berühmt war für seine Pferdezucht. Auch sie selbst wird als eine ausgezeichnete Reiterin beschrieben. Trotzdem ist es als wesentlich wahrscheinlicher anzunehmen, daß ihr Gemahl, der zu jenem Zeitpunkt die Rennen von Niederbayern her schon kannte und eine große Vorliebe für sie hatte, die Anregung zur Abhaltung der Münchner Rennen gegeben hatte. Dafür spricht auch, daß sich die Rennen von Süden nach Norden ausbreiteten und in Braunschweig zu jener Zeit noch gar nicht bekannt waren. Jedenfalls ist überliefert, daß es der Hochzeitstag des herzoglichen Paares im Jahre 1436 war, zu dessen Ehre in München zum ersten Male Rennen veranstaltet wurden. Es ist aber nicht ganz sicher, ob es sich dabei nicht doch um ein Turnier handelte, da solche ja immer an Fürstenhochzeiten abgehalten wurden. Dagegen spricht aber, daß in den Berichten die Teilnahme von "Leuth" ausdrücklich erwähnt ist. Glaubt man dem Codex XI des Münchener Stadtarchivs, so wurden freilich die ersten Rennen zu München erst 1448 abgehalten, denn es heißt hier ausdrücklich: "Und hat also das Rennen zu München sein Anfang in der Jarzall wie hernach von der Ordnung des Rennens geschriben stet", und diese Jahreszahl ist eben 1448. Man kann aber vielleicht annehmen, daß sich die Rennen in den dazwischen liegenden Jahren mehr oder weniger "wild" abwickelten, dabei immer populärer wurden, so daß schließlich der Magistrat gezwungen war, auch offiziell davon Kenntnis zu nehmen. Eventuell wollte oder mußte er auch irgendwelche Unsitten, die dabei einzureißen drohten, durch eine Rennordnung einschränken oder unterbinden.

Jedes Jahr fand in München die Jacobidult statt; mit ihr verbanden sich die Scharlachrennen. Blättert man im Codex XI des Münchener Stadtarchivs, so findet man auf Seite 43 das Kapitel: "Wie und wen die Dult auf Jacoby und das Rennen allhie aufkomen", darin heißt es: "Unnd als aber gemelte (= vorerwähnte) Fürstin gar kestlich Hoff hielt und albeg siben oder mer weiser Zellter über alle andere schöne Phert hat, legte sy zuletzt ire Gedanken auch auff lauffende Ros; fand das alles bey irem Herren (ihr Gatte

1) Eck, O., Geschichtliche Nachrichten über die ersten Pferderennen in München; Beitrag aus "Das Pferd in der Kunst".

Albrecht III., 1438 - 1460) Verwilligung und Geheng (= Nachgiebigkeit). Demnach lies sy gar oft irem Herren und Gemahl wettrennen. Zuletzt als man sach, das herr und frau im Rennen so besondern Gefallen gewonnen, mischten sich andere herrn und leuth zu rennen auch enntzwischen. Und hat also das Rennen zu Munichen sein Anfang in der Jarzall wie hernach vor der Ordnung des Rennens geschribn steet". Auf der nächsten Seite findet man die "Ordnung des Rennens im Jarmarckht zu Munichn Ao XLVIII:

Item Conrad Eglofsteiner Kammermeister, und Ott Pinzenauer Hofmeister von Unseretwegen und zween vom Rat von denen von Munichen wegen, die sollen Hauptleut sein ob dem Rennen und all Sach ordnen.

Item des morgens früh als man rennen will, desselben Tags soll man die Pferd vor die obgenannten Hauptleut bringen an eine genannte Stätte, in ein Haus. Da sollen die Pferde eigentlich beschrieben werden, was jegliches sei, was Farb es hab, und sollen dann mit unserm Secret versiegelt werden, und jegliches versiegelte Pferd soll in den Koppel an dem Tuch geben einen ungari-schen Gulden oder einen rheinischen, sich darumb zu bedenken.

Item es soll der Scharlach auf den Rennen bei der Streu ausgestreckt werden und der Sperber auch dabei stehn, auch die Armbrust hängen auch die Sau dabei angebunden sein.

Item es soll auch aufgesteckt werden, wo und wie weit das gereisig Zeug (= die Wägen) soll halten.

Item es soll auch dem Fußvolk die Stellen gezeigt werden jenseits der Plan-ken in den Angern, an den Stellen soll Jedermann zu Roß und zu Fuß reiten und gehn, auch da bleiben und nicht weiter, bei großer Peen und Straff. Item es sollen auch Leute dazu verordnet werden, je Pferd ein Mann, deren jegli-cher auf ein Pferd soll lügen, in welcher Zahl als vorderstes es geloffen sei, daß man nach derselben Zahl sie wisse nacheinander eingehen zu lassen. Item es soll auch niemand unterrennen noch zusprengen noch den laufenden Rossen nicht unter den Weg gehen, noch reiten, und nicht irren bei großer Peen und Straff. Item es sollen auch Leute dazu gegeben werden, die die lau-fenden Pferde anlassen und unparteiisch sind, und soll niemand zu dem An-lassen heranreiten noch gehen, außer die dazu gehören und deren man dazu be-darf, und die, deren die Pferde sind, sollen auch nit bei dem Anlassen sein, sondern nur die Knecht dabei haben.

Item wie die Pferde hereinlaufen, eins nach dem andern, also sollen sie nach-einander hereingehen bis vor die Herberge, wo das Pferd steht, das das Rennen

gewonnen hat und soll das vorderste Pferd das Tuch gewinnen, das ander darnach den Sperber mit seinem Zubehör, das dritte die Armbrust, und das letzt Pferd die Sau.

Item es sollen auch die Pferd ganz herein bis über die Streu (= Ziellinie) gerennt werden.

Item was die vier Hauptleut noch mehr an Leut dazu brauchen, die sollen sie nehmen nach Belieben aus unserm Hofgesind und Bürgern wer ihnen dazu gefällt und in allen Dingen gute Ordnung machen.

Item die Fräulein, die um das Barchenttuch laufen, dieselben redlich in Ordnung zu halten und anzulassen mit dem Laufen, und aller Sachen sollen die Hauptleut des Rennens auch gewaltig sein. - (Es sind hier die "leichten Mädchen" gemeint.)

Item was mehr Notdurft bei diesen Sachen zu ordnung und zu bestellen sei, das sollen und mögen die vier Hauptleut von unseretwegen auch tun nach dem besten, damit solches alles gerichtlich und mit guter Ordnung zugehe und ausgerichtet werde".

Man sieht also, daß es sich hier um eine Rennordnung handelt, von der man sagen kann, daß sie schon fast einige Grundsätze von einer Rennordnung von heute enthält. Schiebungen durch Vertauschen von Pferden werden durch Versiegeln (vermutlich an der Mähne) verhindert. Es wird den Teilnehmern bereits ein Einsatz abverlangt. Veranstalter und Zielrichter werden ernannt und das Publikum in seine Schranken verwiesen. Geldpreise waren damals noch unbekannt; dem Sieger eines Rennens winkte das Scharlachtuch, das dem Rennen den Namen gab. Der Letzte erhielt die nicht minder populäre Rennsau; von damals soll ja auch der Ausdruck stammen, er hat "Schwein gehabt". Sie sollte¹⁾ übrigens möglichst klein sein, "auf daß der Nutzen nicht zu groß sei". Interessant ist, daß hier bei A l b r e c h t III. zum ersten Mal der Gedanke auftaucht, die Rennen als Leistungsprüfung für die bayerische Pferdezucht zu benützen, auf den man dann erst viel später bei den ersten Oktoberfestrennen wieder zurückkam.

Das Rennen fand vor dem Neuhausertor statt, auf dem sogenannten Rennweg, der sich rechts des heutigen Hauptbahnhofs entlang der Dachauerstraße nach Nordwesten zog. Dieser Rennweg ist auch auf dem ältesten erhaltenen Stadtplan Münchens von T o b i a s V o l k m e r, 1613, eingetragen und mit

1) M a i e r, P.H., Deutsche Städtechronik, Bd. 32, Augsburg VII

einer kleinen Rennszene veranschaulicht. Bereits monatelang vor der Austragung des Rennens ergingen Einladungen durch ganz Deutschland, von Wien bis zum hohen Norden, die den Gästen auch gleich freies Geleit zusicherten. Fast alle Städte sandten dann auch Abordnungen. Die Ausschreibung für die Gemeinde wurde auf den beiden Stuben der Patrizier und der Zünfte bekanntgegeben. Am Tage vor dem Rennen erfolgte die Einschreibung der Teilnehmer und die Versiegelung der Rennpferde. Die Einschreibgebühr von 1 - 3 Gulden galt meist als Pfand für die Einhaltung der Vorschriften. Die Absteckung der Bahn erfolgte am Ablauf entweder durch Schranken oder einen kleinen mit Stroh gefüllten Graben. Am Ziel befand sich eine dünne Strohlage, von der der Ausdruck herrührt "durch oder über die Streu reiten". War dann der große Tag gekommen, so sammelten sich die Teilnehmer vor dem Rathaus und begaben sich in einem Festzug hinaus zum Rennplatz. Es gab damals auch schon bestimmte Gewichtsvorschriften. Während von München nichts Näheres bekannt ist, durften die Reiter in Augsburg oder Nördlingen nach einem Erlaß des **K a i s e r s M a x i m i l i a n** nicht weniger als 110 Pfund haben. Den Rennbuben und Rennmeistern wurden jedesmal verschiedene Punkte vorgehalten; einer davon lautete zum Beispiel, daß es "in alleweg bey schwerer Strafe verboten sey, daß dieselben sich keinerley Zauberey oder anderer unzulässiger Mittel bedienen dürften". Verboten war ferner, sich gegenseitig von den Pferden zu werfen oder zu schlagen oder die Pferde zurückzuhalten, denn man wollte ja sehen, "Welchs loffen phert das best ist". Das Startzeichen wurde mit einem Tuch gegeben oder durch ein Trompetensignal. Da die jugendlichen Reiter meist nicht in der Lage waren, ihre Pferde am Ziel anzuhalten, mußten die Stadtknechte die Pferde auffangen. In ganz Altbayern wurden weder Sattel noch Bügel verwendet. An einigen Orten war der Gebrauch der Peitsche verboten, an anderen der der Sporen. Nach dem Rennen bewegte sich ein Festzug zurück zur Stadt, dessen Spitze das siegreiche, mit dem Scharlachtuch geschmückte Pferd bildete. Die übrigen Pferde folgten in der Reihenfolge, in der sie durch das Ziel gegangen waren. Wer bei dem Zug nicht mitmachte, verlor Einsatz und Gewinn und war von der Teilnahme an späteren Rennen ausgeschlossen.

1457 wurde zum ersten Mal die Anzahl der startenden Pferde, nämlich 12, angegeben und auch die Ausgaben für das Rennen: 11 Pfund 33 Pfennig für den Scharlach, den halben Barchent und die Rennsau als Anteil der Stadt. **H e r z o g A l b r e c h t** zahlte ebensoviel und gab auch die Armbrust und den Sperber. Ähnlich wurden auch in den folgenden Jahren die Kosten aufgeteilt. 1592 besserte **H e r z o g W i l h e l m V.** die Preise dergestalt

auf, daß das zweite und dritte "Gewinnst" zur Hälfte erhöht werden konnten.

Im 16. Jahrhundert fiel das Rennen 1525 (Bauernkrieg) und 1552 (Ausrottung des Protestantismus in Bayern) wegen der "Kriegsläufe" aus, während 1545, sowie 1597 - 1605 an zwei Tagen hintereinander Rennen stattfanden, am zweiten Tage für die ausländischen Pferde, die statt des Scharlachs einen goldenen Becher und Atlasseide bekamen. Vor der Abhaltung von Dult und Rennen mußte der Rat der Stadt immer dem Landesherrn Anzeige erstatten und dessen Erlaubnis erbitten. Dies wird durch ein Reskript des H e r z o g s W i l h e l m V. aus Regensburg vom 18. Juni 1546 bezeugt.

Die Kammerrechnungen für Jahrmarkt und Rennen werden mit der Zeit immer umfangreicher und lassen so die immer prunkvollere Entfaltung der Scharlachrennen ahnen. Die Rechnungen zählen dabei auch Beträge für Türmer, Trompeter und Pfeifer auf. Ferner begleiteten stets noch 100 - 300 Geharnischte den Zug auf seinem Weg durch das Neuhausertor zum Rennweg. Die Hauptausgaben machten natürlich die Preise aus. Am besten betrachten wir zum Beispiel einmal einen Auszug aus der Gemeinderechnung der Königlichen Haupt- und Residenzstadt München aus dem Jahre 1599, die sich im Münchener Stadtarchiv befindet:

"Dito zahlt zu dem Rennen Jacobi, so am Freitag den 27. Juli, altem Brauch nach gehalten werde, nemlich um den Scharlach 26 Ellen roth Schlep-tuch die Ellen 2 fl. 12 kr. thuen 57 fl. 12 kr. dann um zwei Stuck Barchet denen Knechten und Naaren zum Laufen pro 6 fl. für zwei Sau 4 fl. 20 kr., und vom Scharlach zu heften 3 fl. 10 pf. thut Summarity 64 fl. 1 pf. 12 dn. Daran 10 fl. von soviel laufenden Pferden eingenommen, und an der ganzen Summa aufgehebt und nachdem unser Gnädigster Fürst und Herr, Herzog Maximilian (M a x i m i l i a n I., 1599 - 1651, ab 1623 K u r f ü r s t) in Baiern einen halben Theil bezahlt thut der Stadt halber Theil 32 fl. 1 kr. 6 pf.

Notandem Höchsternannt unser weiser Fürst und Herr gibt den Stahl und das Schwert.

Nachdem man aber hievon auf den gehaltenen Rennet, neben denen Inländischen auch allerlei Hauptpferd (= ausländische Pferde) laufen lassen, ist daraus erfolgt, weil neben den Hauptrossen, die inländischen Rosse nicht erhalten werden, daß man derselben gar wenig laufen lassen. Also hat sich vorhöchst ernannt gnädigster Herr mit gemainer Stadt dahin verglichen, daß

jährlich zweierlei Rennet als mit denen inländischen Rossen, alten Gebrauch nach um den Scharlach, und dann des anderen Tags mit den Hauptrossen sollte gehalten werden, auch also zu denen Hauptrossen ein Plainet bei hundert Gulden werth zum voraus geben, als hat man does Jahr mit Ihrer Durchlaucht gnädigstem Consens einen hohen goldenen Becher, mit triebner Arbeit erkaufte, hat gewogen 96 Loth, dafür man aber nicht mehr als 108 fl. bezahlt, davon Ihr Durchlaucht den halben Theil ablösen, Rest so gemainer Stadt bezahlet 54 fl. - kr."

Von 1600 - 1632 wurden die Rennen ziemlich regelmäßig gehalten trotz des Beginns des Dreißigjährigen Krieges 1618. Schließlich wurde der Dreißigjährige Krieg auch in Bayern immer deutlicher fühlbar, und so finden wir einen Vermerk "1632 Jahrs haben die gräulichen Kriegslauf den gewöhnlichen Jahrmarkt oder Dult Jacobi, so sonst alle Jahr allhier gehalten worden, eingestellt, also, daß der Stadtkammer deßhalben auch keine Unkosten aufgeloffen, welches künfteger Nachricht halber hieher verzeichnet worden".

Bis 1656 fanden dann, bedingt durch den Dreißigjährigen Krieg und dessen Folgen, keine Rennen mehr statt. 1666 - 1668, 1680 und 1681 fielen sie wegen der in Österreich und anderen Orten "grassierenden Kontagien" (= ansteckende Krankheiten) aus und 1683 war es die Belagerung Wiens durch "den Erbfeind christlichen Namens", nämlich die Türken, welche die Abhaltung der Rennen verhinderte. 1682 - 1690 hielt die Gesellschaft der Schützen statt des Scharlachrennens ein adeliges Schießen ab. 1692 hieß es dann: "Vermög des unterm 30. May dieß ergangenen Churfürstlichen Befehls ist resolviert worden, daß anstatt des allhiesig jährlichen zur Jakobidult alten Herkommen nach gehaltenen Rennets anjetzt für beständig die Alternativ zwischen solchen Rennet und dem Hauptschießen hinführen, und solchen nach für anheuer besagtes Schießet gehalten werden solle". Dieser Wechsel zwischen Schießen und Rennen wurde dann im wesentlichen bis 1756 eingehalten. 1757 kam dann wieder ein Erlaß heraus, in dem es hieß: "Am 16. July alldieweilen vermög Churfürstlichen gnädigsten Befehls ist resolviert worden, daß anstatt des zu Jacobi Dult alternativ gehaltenen Rennets und Hauptschießets nun für beständig und gleich beschehn auch anheuer das Hauptschießets gehalten werden solle." Vorher war 1704 und 1705 wegen des spanischen Erbfolgekrieges weder Rennen noch Schießen abgehalten worden, ebenso 1742 - 1744 wegen "der anseindenden und annoch continuirt Kgl. Österreichisch und Hungarischen beschwerlichen Feindeszeit". 1779 fand ein kurfürstliches Rennen in Nymphenburg statt, welches durch ein Ölgemälde des Malers J o s e f S t e p h a n festgehalten wurde.

Auch führte Kurfürst Karl Theodor durch ein Reskript die Scharlachrennen wieder ein. Sie wurden dann in den Jahren 1780, 1782, 1784 und 1786 durchgeführt. - Übrigens fand sich im Jahre 1780 die größte Starterzahl ein, die je bei einem Scharlachrennen festgestellt wurde, nämlich 29. Sonst schwankte die Zahl der Starter zwischen 4 - 29. Besitzer der Rennpferde fanden sich in allen Schichten. Die Mitglieder des königlichen Hauses, der Kurfürst und Erzbischof von Köln, der Bischof von Freising und Regensburg, Mitglieder adeliger Geschlechter, Patrizier, Klöster und große Bauern, sie alle besaßen Pferde, wie aus fragmentarisch erhaltenen Rennverzeichnissen hervorgeht. Bemerkenswert ist, daß auch 1706 trotz der Sendlinger Mordweihnacht 1705 das Rennen gehalten wurde. Dies geschah ausdrücklich zur Beruhigung der aufgebrachtten Bürgerschaft und wurde vom kaiserlichen Säckel finanziert.

1786 wurde am 18. April ein Pferderennen bei Schleißheim gelaufen, das vom Kupferstecher J o h. N e p. M a e r z dargestellt wurde (heute im Nationalmuseum). Nach 1786 verschlechterte sich dann die politische und wirtschaftliche Lage mehr und mehr, so daß der bedenkliche Zustand der Stadtkasse den Rat der Stadt in den nächstfolgenden Jahren veranlaßte, das Rennen ausfallen zu lassen, obwohl Kurfürst Karl Theodor im Jahre 1793 erklärt hatte, "daß er niemals zugeben könne, daß solche schon von altersher eingeführte und übliche öffentliche Belustigung zu Marktzeiten unterlassen und der Betrag hierzu verweigert werde, wo doch zu diesen Zeiten durch die fremden Kaufleute und andere zum Kaufen und Verkauf nach München reisende Personen mehrere Klassen der Bürgerschaft viel Geld lösen, nicht minder auch der Stadt immer hierdurch nicht unbeträchtliche Einnahmen zufließen".

Nach fast 350 jährigem Bestehen fanden nun die Münchener Scharlachrennen ihr definitives Ende. Das letzte Rennen, das hier abgehalten wurde, konnte das Pferd eines Herrn N e u m ü l l e r aus München gewinnen.

b) Die Scharlachrennen im übrigen bayerischen Raum

Der Ablauf der Scharlachrennen war, von ortsüblichen Bräuchen abgesehen, allerorts ziemlich gleich. Fast alle größeren Städte in Süddeutschland hatten ihre eigenen Rennbahnen. In Bayern, Österreich und der Schweiz finden wir noch heute die Bezeichnung "Rennweg" als Straßennamen (zum Bei-

spiel in Innsbruck, Nürnberg und Meran). Neben dem Adel und dem sich immer rege an den Rennen beteiligenden Maus Wittelsbach war besonders K a i s e r M a x i m i l i a n I. ein großer Freund und Förderer der süddeutschen Scharlachrennen. Unter seinem Protektorat standen besonders die Nördlinger Rennen, die wahrscheinlich die einzigen sind, die durch das auch heutzutage noch jährlich abgehaltene "Nördlinger Scharlachrennen" noch einer größeren Menge Menschen ein Begriff sind. Freilich bestehen die Nördlinger Rennen jetzt in erster Linie aus einem großen Reitturnier, und nur zusätzlich werden einige kleine Rennen der Klasse B abgehalten. Jedoch der Name weckt noch die Erinnerung an alte Zeiten. Aber lassen wir nun die Chroniken jener Zeit sprechen, was sie uns aus den Jahren 1442 - 1525 zu berichten wissen.

Die Nördlinger Rennen fanden zum ersten Mal im Jahre 1442 statt. Wahrscheinlich waren sie in erster Linie als Fremdenwerbung für die während der jährlichen Messe in den Mauern der Stadt weilenden auswärtigen Gäste gedacht. Diese beteiligten sich auch fleißig mit ihren Pferden. Während wir im Marktbüchlein der Stadt stets nur wenig Nördlinger als Starter angegeben finden, lesen wir darin von der Teilnahme von Pferden, deren Besitzer aus den befreundeten Freien Reichsstädten wie Augsburg, Friedberg, Ulm, Nürnberg, Regensburg und Straßburg stammten, sowie aus Landstädten wie Ellwangen, Ingolstadt, Landsberg und Deggendorf. Sogar Wien ist viermal vertreten.

Der Schauplatz der Rennen war die Nördlinger Kaiserwiese. Die Einladungen dazu wurden bereits Monate vorher von einer Kommission entworfen, die aus den zwei Bürgermeistern und fünf Ratsherren bestand. Die amtlichen Ankündigungen finden sich in Ratsprotokollen, in Briefbüchern und auf einzelnen Blättern. Sie wurden in der Stadt öffentlich angeschlagen und auch nach auswärts verschickt und waren in dem Stil gehalten, wie zum Beispiel der Nebenvermerk auf einem Folioblatt aus dem Jahre 1459: "Diesen Zettel hat man hier angeschlagen von des Scharlachs wegen in der Mess hier anno domini 59.

Zu wissen, daß allen Herren, Grafen, Freien, Rittern, Knechten und Gästen, die hinfür in die Jahrmesse gen Nördlingen je kommen werden zu Ehren und zu besonderer Kurzweile die Bürgermeister und Räte daselbst sich vorgenommen haben, daß sie zu der nächstkünftigen und darnach zu jeder Jahrmesse, alldieweil sie das nicht widerrufen, diese nachgeschriebenen Stücke mit Namen einen Scharlach oder an desselben Statt ein ander gutes welsches Tuch, eine Armbrust und ein Schwert wollen ausgeben und darum allweg in ihrer Messe am nächsten Montag nach unseres Herrn Fronleichnamstag ungefährlich von Mittag mannbare Leute, die zum mindesten einen Zentner und ein Viertel eines Zent-

ners schwer sind, mit laufenden, gesattelten Pferden ungewaffnet ohne Geiseln und ohne alle andere Wehre und Waffen, denn allein mit umgegürteten Sporen zum Ziele rennen lassen. Und welches Pferd des allerersten über das Ziel kommt, das soll den Scharlach oder das Tuch und dann das andere Pferd die Armbrust und das dritte Pferd das Schwert und das allerletzte Pferd eine Sau vor den anderen Pferden gewonnen haben und ein jeder soll und wird von einem jeden laufenden Pferd, damit er also wie vorher berührt ist, rennen will, an den obgeschriebenen ausgegebenen Stätten zu voran, ehe die Pferde angelassen werden, einen rheinischen Gulden geben. Und ob einigerlei Unwillen Späne oder Irrung zwischen jemand, wer die wären, von solchem Rennen wegen dasselbst entstünde oder sich begeben würde, das soll von den Parteien, die das berühren würde, vor dem Rat oder Gericht zu Nördlingen gütlich oder rechtlich ausgetragen werden und dabei bleiben alles ohne Gefährdung (d.h. ohne jede Hinterlist).

Item desselben Tags wollen die benannten Bürgermeister und Rat zu Nördlingen auch ein Barchenttuch geben guten Gesellen, die darum zu Fuß und auch zum Ziele laufen sollen, und welcher des ersten zum Ziele kommt, der soll das Barchenttuch allein (= ungeteilt) vor den anderen allen gewonnen haben. -

Item sie wollen auch den freien Töchtern ein Barchenttuch geben und desselben Tags sie auch darum laufen lassen und die erste am Ziel soll auch das Barchenttuch allein vor den anderen gewonnen haben".

Interessant ist, daß sich K a i s e r M a x i m i l i a n I. höchstpersönlich um die Gewichte kümmerte. Er schrieb in einem Brief im Jahre 1493 von Augsburg aus: "Nun möchte es sich begeben, daß je zu Zeiten andere, unsere und des Reiches Untertanen auch zu Euch kommen und um solche Kleinnodrennen würden, die vielleicht solches Gewicht nicht hätten. Wo dann solches geschieht, begehren wir an Euch, Ihr wollet denselben soviel Gewicht an ziemliche Enden und Stätten auch ungefährliche anhängen und um solchen Scharlach rennen lassen".

Der Verlauf der Rennen war ungefähr folgender: Am Anlaß (= Start) wurde ein Seil über die Erde gelegt, das keiner der Teilnehmer berühren oder gar überschreiten durfte. Am Ziel befand sich ebenfalls wieder ein mit Stroh umflochtenes Bastseil. Nahe dabei war ein Gestell für die Siegerpreise. Am Samstag vor dem Rennen ging ein Türmer durch die Straßen der Stadt, um die Teilnehmer zu erinnern, daß sie sich um ein Uhr zu den "Ge-

ordneten" (vermutlich auf das Rathaus) begeben sollten. Dort verlas man die Rennordnung. Dann wurde das Versprechen abgenommen, sich bei Streitigkeiten dem Nördlinger Meßgericht zu beugen. Ferner erging eine spezielle Warnung vor "gefährlichen und unnatürlichen Dingen wie Zauberey, großen Gestank und dergleichen Sachen". Wer solcher Dinge für schuldig befunden wurde, sollte sein Rennpferd verlieren. - Die Reiter durften die Pferde dann auch mit der Wiese bekannt machen.

Am Tage vor dem Rennen versammelten sich Reiter und Pferde beim Oberbürgermeister, damit dort die Namen aufgeschrieben werden konnten. Dann erfolgte das Versiegeln der Pferde. Hierauf wurde die Zahlung des Einsatzes von einem rheinischen Gulden erledigt (etwa 40 Mark). Das Rennen selbst fand bei jedem Wetter statt. Um 5 Uhr früh mußten sich die Rennknappen vor der Kommission einfinden. Es wurden die Namen noch einmal verlesen und die Startnummern ausgelost. Als Rennrichter fungierten einige Kommissionsmitglieder. Vier Herren des Meßgerichts standen rechts und links am Ziel. Die Rennbahn wurde auf beiden Seiten von Männern umgeben, deren Aufgabe es war, mit den Spießen eine Gasse zu machen. Auch wurden entliche hundert Mann mobil gemacht, um die Kaiserwiese und die Stadt vor feindlichen Überfällen zu schützen. Auf dem Georgsturm stand ständig ein Beobachter, der den Auftrag hatte, im äußersten Notfall die Sturmglocke zu läuten. Daß dies nicht unnötig war, beweist der Überfall, den der R i t t e r A n s e l m v o n E y b u r g 1442 während der Rennen auf die Stadt zu machen versuchte. Der Chronist H e k t o r M ü l l i c h berichtet darüber: "In Nördlinger Mess rant man dasselbs umb einen scharlach, da kamen der stett vaind mit sibem hundert (?) pferden etwas zu spat, als die ross herein komen waren, aber viel volcks was dannocht auf der Keyrwies und ward ein gross geschrai und schlug man der stett tór zu, und was viel volcks vor den toren und in die gärten geflohen, und hetten die feind hereingerennt, so hetten sie gross schaden und mord gethann. des zugs hauptmann was Onshalm von Eybperg, der ward hernach vor Neuburg erschossen. sie schuffen nicht denn das sie einen von Nördlingen fiengen, der gab in 400 guldin, der was auf dem Rennweg gewesen. darbei bin ich Hector Müllich gewesen".

(Der Überfall geschah aus Rache wegen der Beteiligung der Nördlinger an der Eroberung des Schlosses Mainfels. Ob übrigens die Angabe von 700 Reitern stimmt, dürfte doch mehr als fraglich sein.)

Man hatte ferner auch Fischer aufgestellt, vermutlich an der Eger und an den Bleigumpen, um den Knappen zu helfen, die etwa von den Pferden ins Wasser

fielen. Um 7 Uhr war es dann so weit, die Reiter sprengten in die Bahn. Es handelte sich hierbei nicht um eine Rundbahn, sondern um eine lange Gerade, die vermutlich am westlichen Rand in der Nähe des Schießhauses begann und bei der Schwallmühle oder eventuell erst bei der Bleiche endete. Nach dem Rennen wurden die ersten Drei in feierlichem Zuge heimgeleitet. Am Abend des Renntages scheint dann noch zu Ehren der Gäste ein Ball im Tanzhause veranstaltet worden zu sein.

Im Jahre 1495 kam es zu einem Zwischenfall während des Rennens, der anschließend jahrelange Verhandlungen nach sich zog. Das Pferd des Ritters Mans von Hohenheim wurde durch eine Behinderung um den angeblich sicheren Sieg gebracht. Der Übeltäter sollte ein Pferd im Besitze eines Grafen von Württemberg gewesen sein. Da sich der Tatbestand nicht einwandfrei feststellen ließ, wurde der Scharlach fürs erste keinem von beiden gegeben, sondern an der Spitze des Zuges in die Stadt getragen. Dann wurde vor dem Rat verhandelt mit dem Ergebnis, an jeden der beiden Erstplazierten den Scharlach zu geben, wenn der Hohenheimer die Irrung seines Pferdes beweisen könne. Merkwürdig ist, daß der umstrittene Zweite, der Schimmel des Hohenheimers, zum Zeitpunkt des Zwischenfalles bereits seines Reiters ledig war, so daß damals also auch reiterlos gewordene Pferde für den Sieg in Frage kamen, obgleich ja andererseits bereits gewisse Gewichtsbestimmungen bestanden. Jedenfalls wurde aber die Klage des Hohenheimers abgewiesen, da er seine Behauptung über die Irrung seines Renners nicht beweisen konnte. 1496 gewannen die Stadtväter den Eindruck, daß es bei diesem schwierigen Fall geraten wäre, die Sache vor Herzog Albrecht zu bringen. Die Nördlinger waren aber über die ganze Angelegenheit so verärgert, daß sie keine Rennen mehr abhalten wollten. Da kam ein Brief des Kaisers Maximilian I. an den "Ehrsamen, unsern und des Reichs lieben getreuen Bürgermeister und Rat der Stadt Nördlingen. Ehrsame, liebe, getreue! Nachdem Ihr das Rennen mit den Pferden bei Euch in der Messe lange Zeit her geübt, werden wir doch berichtet, wie Ihr solches nicht mehr zu vollbringen Willens habt. Diweil wir aber jetztmals viele Fürsten, Grafen und Herren, Ritter und Knechte an unserm Hof haben, welche zu solchen große Lust und Freude haben empfehlen wir Euch ernstlich und wollen, daß Ihr solches Rennen heuer und hinfür alle Jahre, wie Ihr das bisher gehalten habt, vollbringen lasset. Daran tut Ihr unsre ernstliche Meinung. Geben zu Augsburg am Sonntag Exaudi (= 15. Mai) Anno 96 - Unsers Reichs des Römischen im elften

und Un-arischen im siebten Jahr. Ad mandatum domini regis proprium (= auf eigenen Befehl des Herrn, des Königs)."

Was wollten die guten Nördlinger also machen? Wohl oder übel mußten sie weiterhin ihre Rennen abhalten, während der Streit zwischen der Stadt und dem H o r e n h e i m e r weiterging, bis schließlich 1498 die Einigung erfolgt. Nach Anhörung beider Teile wurde entschieden: Der Rat solle 60 fl rheinisch (= 2400 Mark) geben für Förderung und Schadenersatz. H a n s v o n H o - h e n h e i m aber muß damit völlig zufrieden sein und allen Unwillen mit Worten und Werken gegen die Stadt aufgeben. - Der Ritter akzeptierte und bestätigte am 6. Mai 1498 den Empfang der 60 fl. Damit ist der Fall endgültig beigelegt¹⁾. Die Rennen in Nördlingen gingen weiter und bestanden sogar noch über M a x i m i l i a n s Tod 1519 hinaus, bis die Wirren des Bauernaufstandes 1525 sie endgültig zum Erliegen brachten.

Aber nicht nur Nördlingen und München hatten - wie schon erwähnt - ihre Scharlachrennen. 1448 fand in Augsburg am Michaelitag am Platz vor dem roten Tor das erste Scharlachrennen dieser Stadt statt. Darüber lesen wir in der Stadt-Chronik: "Zu sant Michelstag rant man hie umb den ersten scharlach und waren 14 pferd, und hertzog Albrecht von München gewan den scharlach und graf Conrat von Helffenstein gewan das Armbrust. und waren darpei hie hertzog Albricht selb und sein weib und sein swester, ein gräfin von leiningen, auch hertzog Ludwig (L u d w i g I X. D e r R e i c h e v o n L a n d s h u t) vil ritter und ander ec."

Dann finden wir eine Einladung, die an die Stadt Regensburg zu einem Pferderennen am Jahrmarkt zu Augsburg um Michaelis 1454 erging: "Lieben Freund, wir laußen eurer Mysheit wissen, daß wir uff unser nächstkommend Jarmesse, die wir nach altem herkommen umb s. Michelstag in unser Stadt pflegen zehaben, aussgeben wollen ainen Scharlach, ain Armbrost, ain Schwert und ain Sau, darum zu rennen, als wir zu den nachstvergangen Rennen by uns auch getan haben. Und das Rennen sol geschehen uf den nächsten Montag nach S. Michelstag zenächst, also, welche Pfarritt laußen laufen, der oder dieselben sullen von jedem lauffenden Pferd ain Reinisch Gulden geben, und das vorderst nächst Pfärritt das über das Ziel kommet, hant den Scharlach gewonnen. Das ander nächst Pferd darnach das Armbrost, das dritt Pferd ein Schwert und das letst Pferd die Sau"²⁾

1) Jahrbuch des Historischen Vereins für Nördlingen 9/10, S. 113-132

2) Th. G e m e i n e r, Reichsstadt Regensburg, Chronik Bd. 2, S. 226

Bei der Hochzeit Herzog Ludwigs von Landshut mit der Tochter des Herzogs Friedrich von Sachsen wird nur von Turnieren gesprochen, die in dieser Stadt häufiger als Rennen gewesen zu sein scheinen, da sie in der Stadtchronik immer wieder erwähnt sind. Wir finden aber auch die Abhaltung von Rennen vermerkt in Berichten über den Augsburger Reichstag 1500, wo es nach der Feier über die Lehensübergabe heißt "man hat angefangen zu rennen und zu stechen". (Stechen gehört natürlich zum Turnier.) Weiter ist ein Pferderennen überliefert vom 11. Juli 1509. Hier heißt es: "An der mitwuchen lieffen 22 pferdt um ain scheiren die was 40 fl wert die gewann Hans Baumgartner, das ander und dritt gewann Gaischedel von Freyberg. zum rennen hat man 1 fl eingelegt" und am 29. Juli desselben Jahres: "Am donstag vor sant Oswaldtag da lieffen die ross under der last um ain scheiren, 40 fl wert, die must man gesatlet rennen und must der renner 100 pfund schwer sein, und räumen 10 pferdt. Gaischedel von Freyberg gewann das böst."

L u c a s, ein Augsburger Bürger, der Tagebücher schrieb, berichtet über ein solches Rennen: "Die ross mußten gesatlet sein und derft kainer kain gaisel prauchen, nur allein die sporen, must jetlicher nicht unter 100 pfund schwer sein, es war gar zu ring für ain last, dan under dem alten schießen rant man under dem last von 125 pfund es ward jetz dem Hanns Baumgartner zelib gemacht also ring, der maint zu gewinnen, aber rannt nicht. es lieffen nicht mer dan 4 ross und legt ain jedlichs ross ein guldin".

Rennen wurden auch noch in vielen anderen Städten abgehalten, so in Ulm 1468, Wiener Neustadt ab 1469, Straßburg ab 1473 und Nürnberg ab 1477. Aber nicht nur in den Städten, auch auf dem flachen Land waren die Rennen sehr verbreitet. Viele kirchliche Pferderennen sind heute noch nachzuweisen durch Eintragungen in den Kirchenrechnungsbänden einzelner Orte, so zum Beispiel in denen des Landshuter Stadtarchivs für viele Gemeinden gerade aus der Dachauergegend. Wie verbreitet diese Rennen waren, zeigt sich darin, daß in der "Bayrischen Landts- und Polizeyordnung von 1616" verlangt wird, daß "die Rennet, die man zu etlichen Orten schier wöchentlich anstellt in der heiligen Fastenzeit abgeschafft werden sollet".

In etlichen Städten fanden die Rennen jedoch bald wieder ihr Ende. 1529 beendete sie Wien nach der Belagerung durch die Türken unter S o l i m a n d e m P r ä c h t i g e n. Wördlingen hatte sie zu jener Zeit schon wieder aufgegeben und Augsburg hielt sie noch bis 1595 oder etwas länger. Der Rennscharlach war oft schon lange durch einen Becher oder Pokal ersetzt worden.

In Altbayern waren die Rennen noch stark verbreitet und wurden wenn möglich noch beliebter als je zuvor. Hier wurden sie auch - wenigstens die größeren Rennen - weiter an den üblichen Heiligtagen abgehalten und von den Kirchen kleinerer Gemeinden veranstaltet. Die Bezeichnung "Kirchenrennen" findet sich daher oft im 17. und 18. Jahrhundert. Die Preise waren rote geweihte Tücher, junge Hähnchen (Gickerlrennen), Futtermittel, Zaumzeuge u.ä.

Aber nicht nur an Heiligenfesttagen, auch bei jeder anderen möglichen Gelegenheit, bei Märkten, Hochzeiten und dergleichen fanden Rennen statt. Wenn sie auch nicht direkt verboten wurden, so waren sie doch höheren Orts nicht immer gern gesehen und wurden auch mit Abgaben belegt. 1775 heißt es¹⁾: "Rennetter sind nicht verboten, aber nur jenen zu geben erlaubt, welche darüber jährlich ad fundum pauperum komponiert haben." -

1785²⁾ wurden neben dem Geläut der Glocken, feierlichen Ämtern und dergleichen an abgeschafften Feiertagen auch die Rennen an diesen Tagen verboten (Aufklärungszeit).

Dann wurde es allmählich auch auf dem flachen Lande stiller um die Rennen und es sollten Jahre vergehen, bis wiederum von München aus alte Traditionen neu geweckt wurden und auch die Bauernrennen wieder neu auflebten.

1) G.K. M a y e r, Sammlung der Kurpfalz Baierischen allgemeinen und besonderen Landesverordnung, Bd. II

2) Derselbe, Bd. IV

2. Die Zeit der Oktoberfestrennen (1810 - 1913)

a) Das erste Oktoberfestrennen zu München und die Weiterentwicklung der Rennen bis zirka 1850

Nachdem zum letzten Mal im Jahre 1786 in München Scharlachrennen abgehalten worden waren, war es eine Hochzeit im bayerischen Herrscherhaus, die das alte Brauchtum neu aufleben ließ. Am 28. September 1810 vermählte sich Kronprinz Ludwig mit der Prinzessin Therese von Sachsen-Hildburghausen. Aus diesem Anlaß wurde am 17. Oktober ein großes Volksfest veranstaltet, das - auf eine Anregung des bürgerlichen Lohnkutschers "Zum Spanner" Franz Baumgartner - mit einem Pferderennen verbunden wurde. Das Rennen wickelte sich auf einer großen Wiese im Süden der Stadt ab, die dann zur Erinnerung an jenen denkwürdigen Tag nach der Braut "Theresienwiese" genannt wurde. Das Festprogramm jenes Tages kündigte das Rennen wie folgt an:

"Auf erhaltene allerhöchste Bewilligung Seiner königl. Majestät wird am 17. ds. Mts. zur öffentlichen Freude-Äußerung und zum Andenken an die Vermählung Seiner Königl. Hoheit des Kronprinzen Ludwig mit Ihrer Herzogl. Durchlaucht der Prinzessin von Sachsen-Hildburghausen, auch ein Pferderennen statt haben, welches die bey der Cavallerie-Division der Nationalgarde dritter Klasse eingereichten Individuen veranstalten, eben um diesen ihren Stand zu ehren, nach militärischen Formen geben zu dürfen, um allergnädigste Genehmigung baten, und allerhöchst dieselbe auch erhielten; zu dessen Anordnung und Leitung sie daher ihren Major unter sich auswählten; - und wozu, damit das Fest glänzender und die Theilnahme herzlicher und allgemeiner werden möchte, sie die Individuen anderer Corps der National-Garde einluden".

Es folgten dann Anordnungen, die einen geordneten Festverlauf garantieren sollten, darunter auch die Ordnung beim vormittäglichen Festgottesdienst im Bürgersaal, an dem teilzunehmen für die Rennmeister und Rennbuben Pflicht war.

Zur Durchführung des Pferderennens selbst wurde folgender Erlaß herausgegeben: "Dieses Pferderennen wird Mittwoch den 17. ds. Mts. auf dem großen Platze zwischen den Chausséen nach Sendling und Pasing, zwischen der Schießstatt und dem Dorfe Sendling auf einer zirkelförmigen 3/4 Stund langen Rennbahn, welche 3 mal umritten werden muß, statt haben. Es ist frey von allen

Einlagen, oder anderen sonst üblichen Kosten. - Die Preise sind folgende:

Der Erste eine Fahne mit 20 Dukaten im Golde

"	Zweite	"	"	"	15	"	"	"
"	Dritte	"	"	"	10	"	"	"
"	Vierte	"	"	"	9	"	"	"
"	Fünfte	"	"	"	8	"	"	"
"	Sechste	"	"	"	7	"	"	"
"	Siebte	"	"	"	6	"	"	"
"	Achte	"	"	"	5	"	"	"
"	Neunte	"	"	"	4	"	"	"
"	Zehnte	"	"	"	3	"	"	"
"	Elfte	"	"	"	2	"	"	"
"	Zwölfte	"	"	"	1	"	"	"

Dann eine Weutfahne mit 6 Dukaten im Golde.

Zur Direktion des Pferderennens, sowie zur Entscheidung aller sich in Beziehung hierzu ergebenden Fälle oder Zweifel, sind aus der Cavallerie-Division die Herren Johann Schwangerl, Anton Seidel und Cajetan Trappentreu bestellt, gegen deren Entscheidungen keine Widerrede mehr wird stattfinden dürfen.

Bey denselben müssen sich alle ankommenden Renn-Meister, nebst ihren Rennbuben am Tage vorher, den 16. ds. Mts. zwischen 2 - 6 Uhr Abends auf dem Rathause melden, um sich einschreiben zu lassen. Es werden ihnen von einem Fourrier der Division die gewöhnlichen Rennregeln verlesen. Die Rennmeister unterschreiben dieselben, und sie erhalten die Stunde und die Angabe des Sammelplatzes, von welchem aus der Zug nach dem Renn-Platze abgehen wird. Später Eintreffende können zwar auch an dem Rennen Antheil nehmen und jeden Preis gewinnen, sowie die Weit-Fahne erhalten. Allein um die Nummern können sie nicht mehr losen, sondern sie erhalten, nach den Verlosten, die Nächsten, nach der Ordnung wie sie sich meldeten, und sie kommen auch so im Zuge nach der Renn-Bahn zu stehen.

Den Zug von der Stadt aus werden die Trompeter der Division eröffnen, darauf folgen drey berittene Züge Cavallerie nach diesen ein Corps türkische Musik zu Fuß, hierauf ein Theil der Cavallerie zu Fuß mit den Fahnen und daranhängenden Preisen, dann die Rennpferde nach der Ordnung ihrer Nummern; worauf eine weitere Abtheilung der Cavalleriedivision zu Fuß den Schluß macht, da sie beritten die Rennpferde zu sehr in Unruhe bringen würde.

Bei der Ankunft des Zuges auf dem Rennplatze formiert sich der ganze Zug Fronte gegen den Pavillion, worin die Allerdurchlauchtigste Königliche Familie dieses Volksfest mit allerhöchst Ihrer Gegenwart zu verherrlichen allergrößt geruhen möchten.

Die Fahnen mit den Preisen werden, rechts und links von dem Pavillion, wie Trophäen aufgestellt. Außer der Cavallerie-Abtheilung zu Fusse kommen an dem Einen die Trompeter, an dem Andern die türkische Musik zu stehen, welche bis das Rennen beginnt, mit der Musik abwechseln. Die ersten zwey Züge berittener Cavallerie schwenken ab und vertheilen sich zu Erhaltung der Ordnung und zur Verhütung von Unglücksfällen, zuerst sektionsweise und dann einzeln, alle im Schritt reitend, auf die ihnen angewiesenen Plätze. Der dritte Zug, nachdem er abgeschwenkt hat, und das zweyte Glied en fronte aufmarschirt ist, reitet so im Schritte vor den Rennpferden um die ganze Bahn, und als derselbe wieder zum Ziele kommt, so kommandiert der Zugs-Commandant: Rechts und links schwenkt euch! Marsch! - und das Rennen beginnt. Sobald das Rennen vorüber ist, so stellt sich Alles in derselben Ordnung vor dem Pavillione en fronte wieder auf. Die Preise werden zuerkannt und vertheilt. Der ganze Zug, nebst den Fahnen und preistragenden Rennpferden mit den daraufsitzen den Renn-Buben, marschirt wieder durch die Stadt zurück auf seinen ersten Sammel-Platz, und geht dann auseinander. Man schmeichelt sich, daß jeder Renn-Meister beflissen seyn wird, nicht nur allein selbst an diesem Feste theilzunehmen, sondern daß er auch mehr Andere dazu auffordern wird, denen die gegenwärtige Einladung nicht bekannt werden möchte.

München, den 4. Oktober 1810

Cavallerie-Divisions-Commando der
königl. baierischen National-Garde dritter Klasse -
Dall' Armi Major"

W i l h e l m v o n K o b e l l hat das erste Oktoberfestrennen im Bilde festgehalten und P e t e r v o n H e s s hat eine Zeichnung davon angefertigt. Bei schönem Wetter war der Besuch ungewöhnlich groß, und wenn wir Zeitungsberichten von damals glauben dürfen, so war die Hügelreihe vom Dorfe Sendling her mit mehr als 50 000 Menschen besetzt zu sehen. (Diese Zahl läßt bei den Funktionären des heutigen Riemer Rennvereins wohl den blanken Neid aufsteigen.) Die Rennbahn war 11 565 Schuh baierisch und mußte 3 mal durchritten werden. Die Strecke wurde in 18 Minuten 14 Sekunden absolviert. Sieger wurde ein Pferd des Lohnkutschers B a u m g a r t n e r, ein

7-jähriger Apfelschimmelwallach aus Siebenbürgen. Zweiter wurde ein Pferd von G e o r g L i e b e l und Dritter eines von X a v e r K r e n k l. Der Rennscharlach war zur Preisfahne geworden, der ehemalige Saupreis zur Weitfahne. Preise wurden bis zum 13. Platz verteilt, die übrigen 17 Teilnehmer gingen leer aus. Jeder Gewinnst-Rennbub erhielt als Andenken eine neu¹⁾geprägte goldene Medaille.

Anläßlich dieser Hochzeit wurden auch in anderen bayerischen Städten Rennen veranstaltet. Wo dies nicht möglich war, wurden - wie zum Beispiel in Passau - Ringelreiten und dergleichen durchgeführt. Nicht lange danach bestimmte K ö n i g M a x I., daß das Rennen zusammen mit dem Landwirtschaftsfest künftig jährlich abgehalten werden solle.

1811 sah Bayern zum ersten Mal einen richtigen Vollblüter am Start. Der rüh-
rige X a v e r K r e n k l hatte ihn aus England importiert. In dem größ-
ten Flachfeld, das je in der Geschichte des gesamten Rennsports bekannt wurde,
schlug er seine 59 Konkurrenten ganz überlegen. - 1811 wurde in München die
Landwirtschaftsgesellschaft gegründet, und man kam überein, mit dem Rennen
eine Viehausstellung zu verbinden. Das Rennen sollte am ersten, die Viehaus-
stellung am zweiten Tag statt haben. Abhaltungsmonat blieb natürlich der
Oktober, in den neben dem Hochzeitstag des K r o n p r i n z e n L u d -
w i g auch noch die Namenstage von K ö n i g M a x am 12. und von K r o n -
p r i n z e s s i n T h e r e s e am 15. Oktober fielen.

Auch in den folgenden Jahren wurden nicht nur in der Landeshauptstadt, son-
dern auch in verschiedenen anderen bayerischen Städten Landwirtschaftsfeste,
die oft mit Pferderennen verbunden waren, abgehalten. So berichtet das
"Königl. Baier. Straubinger Intelligenzblatt" über die Abhaltung eines sol-
chen am Namenstag des Königs am 12. Oktober 1812. Das Rennen, an dem 17 Pfer-
de teilnahmen, wurde von einem dunkelbraunen Wallach des X a v e r
K r e n k l gewonnen, der dafür eine "blau und weiß tafent gut gestickte
Fahne mit dem allerhöchsten Namensschiffre Sr. Majestät des Königs mit 15
baier. Thaler" erhielt. Keines der gestarteten Pferde ging leer aus; sie
erhielten einen Sattel, einen Reitzaum, eine Bockshaut, eine Reitpeitsche,
4 Hufeisen und derartige nützliche Dinge.

1813 und 1814 fielen die Rennen in München wegen der napoleonischen Kriege
aus.

1) Münchener Stadtarchiv, Comtoir der Nationalzeitung vom
Oktober 1810

1818 hielt man 8 Tage nach dem Hauptrennen erstmalig ein Nachrennen. Seit 1819 bemühte man sich um die Übernahme des Rennbetriebs durch die Stadt, was in einem Gutachten des Jahres 1820 folgendermaßen begründet wird: "Da dieses Fest der hiesigen Stadt nicht nur große Ehre und Vergnügen macht, sondern auch der Bürgerschaft durch den außerordentlichen Zusammenfluß von Menschen mancherlei Vortheile bringt, und da die allerhöchsten Herrschaften demselben jederzeit persönlich beiwohnen, so ist es wünschenswert, daß das dabei stattfindende Pferderennen und Schießen mit Beseitigung alles unnötigen Aufwandes ganz allein von der Gemeinde bestritten werde". - Ab 1820 fiel dann auch das Hauptrennen zu Lasten der Gemeinde.

1820 sahen die Passauer ihr erstes Pferderennen, ein für die Bewohner der Stadt völlig neuartiges Schauspiel, das durch die Anlage einer neuen Straße von Passau nach Vilshofen ermöglicht wurde.

Mittlerweile wurden aber immer mehr Stimmen laut, die die Oktoberfestrennen von der reinen Volksbelustigung weg zu einer Leistungsprüfung der Pferdezucht hinführen wollten. Einer der eifrigsten Vertreter dieser "modernen" Richtung war der S t a a t s r a t h v o n H a z z i, der stets versuchte, in Bayern eine Nachahmung des englischen Rennbetriebs durchzusetzen. Er wies ständig auf die Bedeutung des englischen Vollblüters für die Pferdezucht hin, lobte die englischen Züchter, die ihre Stuten ausschließlich von Siegerhengsten decken ließen etc.. Auch die englischen Trainingsmethoden bewunderte er sehr und bezeichnete sie als eine Wissenschaft für sich. - Dagegen tadelte er die bayerischen Rennbräuche. Er bemängelte vor allem, daß in- und ausländische Pferde ohne Unterschied starten könnten, daß die Renner meist Wallache wären und in überwiegender Mehrzahl unansehnliche kleine Katzen dazu. Auch fand er die Preise viel zu niedrig. - Das Mißverhältnis in der Qualität zwischen den einheimischen Pferden und den importierten Vollblütern zeigte sich deutlich darin, daß die 2 - 4 importierten Vollblüter stets etliche Minuten vor dem übrigen Feld einkamen. Auch der Oberstbergrath R i t t e r J o s e p h v o n B a a d e r, der die Rennen in Newmarket besuchte, äußerte sich zu diesem Thema. Er berichtete, daß man in England die Leistungen des berühmten Eclipse und des noch schnelleren Childers als Maßstab nehme. Eclipse legte die deutsche Meile in 6 Minuten 56 Sekunden zurück, Childers durchlief die Strecke sogar in 4 Minuten 54 Sekunden. Rechnete man die bei den Oktoberfestrennen erzielten Zeiten auf diese Strecke um, so würden die bayerischen Cracks jener Zeit für diese Distance 15 Minuten und 4 Sekun-

den benötigt haben. Eclipse wäre beim Oktoberfestrennen am Ziel des dritten Umlaufs gewesen, ehe die hiesigen Pferde das erste Drittel des zweiten Umlaufs erreicht hätten, Childers hätte die Bahn gar dreimal durchlaufen, während die Münchener Pferde noch nicht einmal herumgekommen wären.

1820 wurde eine Commissionssitzung in Sachen des Oktoberfestes zu diesem Thema abgehalten. Dabei wurde festgestellt, "daß um die Rennen wirkend zu machen und für die Emporbringung der Pferdeveredelung nützlich, zuerst eine Verstärkung der Preise und seiner Zeit eine aus den englischen und französischen Renngesetzen bearbeitete Rennordnung erforderlich sei".

In Ansehung der Verstärkung der Preise sollte ein Prix Royal eingeführt werden, wie es in England und Frankreich seit Jahren üblich wäre. Dieser königliche Preis ist in England bei jedem großen Rennen dem ersten Pferd bestimmt gewesen. In Frankreich hatte ein Arrêté des Ministeriums des Innern unter dem 27. März 1820 diesen Prix royal nach zwei Klassen der verschiedenen Departements und zwar den der ersten Klasse in Paris auf 6 000 francs und den für die anderen Departements auf 2 - 4 000 francs festgesetzt.

Für das Münchener Rennen sollte ein königlicher Preis von 100 Dukaten, für die bei den Kreisfesten von 100 Thalern in Antrag gebracht werden. Die Bedingungen für diesen Preis sollten sein, daß er

1. nur zu gewinnen sei, wenn wenigstens 20 Pferde liefen,
2. sie als lauter rennmäßige Pferde gelten würden,
3. wenigstens müßten sie baierischen Einwohnern gehören, weil man Selbstzucht noch nicht verlangen könne, ohne die Rennen dadurch aufzulösen,
4. die darauf folgenden Gewinnste sollten verstärkt und dafür eher in der Zahl vermindert werden.

Dies wurde zwar alles für gut und geeignet befunden, doch erfolgten dazu noch einige Bemerkungen, besonders von Seite des Herrn Oberstallmeisters Freyherrn von Kessling, Excellenz; Daß die Rennen, wenn sie ganz ihrem Zweck der Veredelung der Pferdezucht dienen sollten, nur auf im Inland gezogene Pferde sich beschränken, auch alle Wallachen ausschließen müßten, und daß es dann besser wäre, zwei Rennen zu veranstalten und zwar eines auf kürzerer Bahn als bisher, zum Beispiel mit zweimaligem statt dreimaligem Umlauf für inländische Hengste, ferner ein zweites für inländische Stuten usw.. Man beschloß, jedenfalls in Zukunft auf diese Ziele hinarbeiten, wenn man sich auch darüber klar war, daß man das nicht alles

von heute auf morgen erreichen konnte, ohne den Rennbetrieb am Ende ganz still zu legen.

Zu diesen Verbesserungsvorschlägen nahm das Renngericht der Oktoberfestrennen in einem Schreiben vom 8. Februar 1821 Stellung: "Es ist allerdings sehr wünschenswert, daß eine förmliche Rennordnung bearbeitet und überhaupt die Rennen zweckmäßiger eingerichtet werden. Die Vollkommenheit der französischen Rennen kann jedoch nur allmählich erreicht werden, da sie zu sehr von den inländischen verschieden sind. Die französischen Rennen wurden von der dortigen Landesregierung selbst durch ganz Frankreich als ein Mittel zur Veredelung der Pferdezucht systematisch eingerichtet, dagegen werden in Baiern nur an einigen wenigen Orten und nur von Privaten oder Gemeinden Pferderennen gehalten, deren Zweck dermalen lediglich die öffentliche Belustigung ist. Wollte man bei diesen inländischen Rennen und insbesondere bei dem hiesigen Oktober-Rennen, die im obigen Blatte (gemeint ist die Veröffentlichung des Comitébeschlusses im landwirtschaftlichen Wochenblatt Nr. 14) vorgeschlagenen Veränderungen sogleich in Anwendung bringen, so würde man sich der Gefahr begeben, gar keine Rennen zustande zu bringen. Es sind nämlich in Baiern noch viel zu wenige Rennpferde vorhanden und ihren Besitzern muß daher die Teilnahme an den Rennen auf alle mögliche Weise erleichtert werden. Eben deswegen werden jetzt überall nur sogenannte Freirennen gegeben, welche in jedem Falle vor sich gehen, es mögen viel oder wenig Pferde zusammenkommen, und bei denen in- und ausländische Pferde und Pferdebesitzer zugelassen werden; die Pferdebesitzer und Pferde aus Oberösterreich wird man nicht füglich ausschließen können, weil sonst auch die inländischen bei den österreichischen Rennen nicht mehr zugelassen, und hierdurch großes Mißvergnügen erregt würde.

Ebenso kann man auch nur durch viele Preise viele Pferde herbeibringen, da jeder Rennmeister wenigstens ein Andenken mit nach Hause bringen will. Es ist daher zu wünschen, daß die inländischen Rennen, insbesondere die hiesigen Oktober-Rennen, auch noch ferner wie bisher unverändert beibehalten, dagegen aber versucht werde, neben diesen noch besondere Rennen bloß für inländische Hengste und Stuten unter allen jenen Bedingungen zu halten, welche dem vorgesetzten Zwecke der Veredelung der inländischen Pferdezucht angemessen sind. Würde der Erfolg nur einigermaßen entsprechen, so sollten sodann ähnliche Rennen im ganzen Lande veranstaltet werden, wodurch sich das Hauptrennen für München von selbst bilden und im Ganzen die gewünschte vervollkommenung der Pferderennen sicher erreicht würde. Da hierdurch die Pferderennen welche dermalen bloß zur öffentlichen Belustigung dienen, künftig

ein Mittel zur Veredelung der Pferdezucht werden sollen, so ist es Sache des landwirtschaftlichen Vereins, obigen Versuch zu machen, da demselben allein die Sorge für die Verbesserung aller Zweige der Landwirtschaft anvertraut ist.

München, den 8. Februar 1821
vom Renngericht bei den Oktoberfesten
J. Findl K. Trappentreu J. Schwangart
P. Gastl und Schloderer"

Man sieht also, es waren recht gegensätzliche Meinungen über die allseits beliebten "Rennats" vorhanden. Vorläufig jedoch setzten sich die konservativen Münchener Bürger, die die Leitung des Renngerichts hatten, durch und in den nächsten Jahren fanden die Oktoberfestrennen im alten Stile statt. 1824 wurde dann beim Zusammentritt von Vertretern des Magistrats, der Polizeidirektion und des königlichen Landrichters am 22. Juli beschlossen, daß die Pferderennen in diesem Jahr zwar wie in früheren stattfinden sollten, daß aber gleichzeitig in der heurigen Ausschreibung bemerkt werden solle, "daß vom Jahre 1826 anfangend nur Rennpferde von bayerischer Abstammung dieses Rennen besuchen dürfen".

Zwischendurch wurde 1824 anläßlich der Vermählung des E r z h e r z o g s F r a n z K a r l mit der P r i n z e s s i n S o p h i e v o n B a y e r n auch ein Pferderennen außerhalb des Oktoberfestes abgehalten.

Am 9. Juli 1825 wurde das Alt-Bayerische Renngesetz verkündet, dessen wesentliche Punkte uns einen guten Einblick in den damaligen Rennbetrieb geben:

1. Nachdem vorher das zu haltende Pferderennen mit den zu erlangenden Preisen und Bedingungen ausgeschrieben worden ist, versammelt sich an dem in dieser Ausschreibung kundgemachten Tage, der Stunde und dem Versammlungsort das angesetzte Renngericht, welches aus fünf Mitgliedern zu bestehen hat, dann die Herren Rennmeister mit ihren Knaben, um die Verlosung vorzunehmen.
2. Jeder Rennmeister hat das von ihm gezogene Numero an seinen Rock zu heften und dem Knaben einen Schild mit dem nämlichen Numero an den linken Arm zu binden; es versteht sich übrigens von selbst, daß derjenige Herr Rennmeister, welcher nicht selbst bei dem Rennen erscheinen kann, seinem abgeordneten Stellvertreter das Numero überlassen muß.

3. Nach der Verlosung hat das Renngericht die Stunde und den Platz zu bestimmen, wo die Herren Rennmeister mit ihren Knaben und Pferden zu erscheinen haben, um den feierlichen Zug zu eröffnen.
4. Um eine genaue Kenntniss von der bestimmten Rennbahn zu erlangen, und um bei allenfallsigen schnellen Rieben oder vorhandenen Brücken kein Unglück zu verursachen, hat das Renngericht die Pferde mit ihren Knaben der ganzen Rennbahn nach im Schritte durchführen zu lassen.
5. Wenn nun die Pferde bei dieser sogenannten Weisung in den Absprengungsschranken eintreffen, so sind sie nach ihren Loosungsnummern hintereinander aufzustellen, daß z.B. bei 30 Rennpferden 10 Pferde nacheinander folgen und mithin drei Glieder formieren.
6. Die Herren Rennmeister haben sich in die Anordnung des Renngerichts zu fügen und besonders Sorge zu tragen, daß die Rennknaben sich durchaus ordentlich halten, außerdem ihr errungener Preis für verlustig erklärt werden wird.
7. Gleiche Strafe tritt ein, wenn die vorgeschriebene Rennbahn nicht pünktlich gemacht und eingehalten wird.
8. Ebenso ist das Hauen von den Rennknaben unter sich streng verboten, so wie alle Unfuge von anderen Leuthen, als z.B. den Hut auf den Weg zu werfen etc., polizeilich abgestraft werden.
9. Das gesamte Renngericht muß auf dem Ziel oder dem sogenannten Stroh versammelt bleiben, um genau unterscheiden zu können, welchen Preis das heransprengende Pferd errungen hat.
10. Bei einer nahen Berührung zweier Pferde am Ziel erhält jenes den besseren Gewinnst welches mit dem Fuße am ersten über das Stroh gesprengt ist, bei zwei gleichen Pferden aber entscheidet entweder ein Vergleich der konkurrierenden Herren Rennmeister, oder ein zweites kurzes Rennen nämlich den oder des anderen Tages, bis wohin die Fahnen und Gewinnste in Deposito des Renngerichts bleiben.
11. Im Falle, daß ein Knabe vom Pferde stürzt, und das Pferd ungeachtet den vorgeschriebenen Weg ohne Führer macht, so erlangt es dennoch den ihm gebührenden Gewinnst. (!)
12. Um allgemeine Ordnung und sichere Controlle herzustellen, ist es unumgänglich nothwendig, daß die bürgerliche Cavallerie, welche immerhin den

größten Antheil an diesem Feste nahm, zur Unterstützung des Renngerichts einen Unteroffizier mit 16 Mann hinbeordere, welche sich vor dem Rathhause aufstellen, um den feierlichen Zug auf die Rennbahn zu begleiten, und bis zur Beendigung das Renngericht zu unterstützen.

13. Die Weitfahne betreffend: Auf diese haben nur jene Pferde Anspruch, welche durch obrigkeitliche Zeugnisse darthun, daß sie erprobte Rennpferde sind oder bei diesen Pferderennen einen Preis gewinnen. Es versteht sich zugleich, daß die weiteste Entfernung erprobt sein muß.
14. Wenn aber zwei auf solch eine Weitfahne Anspruch habende Pferde aus ein und demselben Ort vorhanden sind, so erhält nur jenes den Weitpreis welches, wenn z.B. das Pferderennen im südlichen Theil vor sich geht, den Stall am nördlichsten in diesem Ort liegend hat, und so auch umgekehrt.

München, den 9. July 1825

Johann Baptist Findl

Nachdem nun die Bestimmung von 1824, den Ausschluß fremder Pferde betreffend, wenigstens einen geringen Fortschritt für die Anhänger des modernen Rennbetriebs gebracht hatte, versuchte S t a a t s r a t h v o n M a z z i auf einer Deputationssitzung für das Oktoberfest vom 17. Juli erneut, auch seinen anderen Vorschlägen von 1820 Gehör zu verschaffen. Seine Parole war es nach wie vor, die Rennen von den reinen Schau- und Belustigungsstücken weg zu ihrem eigentlichen Zweck, der Verbesserung der edlen Pferdezucht, zu bringen. Um dies zu erreichen, wollte er den Ausschluß der Wallachen und Nonnen (= kastrierte Stuten) durchsetzen und forderte erneut die Königl. Preise für den Ersten. Er erörterte, wie das eben gedachte Ausschließen der Wallachen und Nonnen sich von selbst ergebe, wenn die Rennen für den Zweck der Förderung der Pferdezucht dienen sollten und wies erneut auf die Verhältnisse in England und Frankreich hin. Die Deputation beschloß hierauf, daß für das Jahr 1827 alle Wallachen und Nonnen auszuschließen seien und ersuchte sogleich das Generalcomité des landwirtschaftlichen Vereins beim Ministerium des Innern, für das Jahr 1827 Königliche Preise zu erwirken. Dabei sollte der Erste des Oktoberfestrennens 100 Dukaten erhalten und jeder andere Sieger in einem bayerischen Rennen 100 baierische Thaler. Beim zweiten Oktoberfestrennen wollte man dagegen alles beim alten lassen. Daß es solche königliche bzw. herzogliche Preise hierzulande schon früher gegeben hatte, wollte der M a g i s t r a t s r a t h v o n T e n g aus dem städtischen Archiv beweisen. M a z z i forderte ferner, daß ein gesetzlicher Schutz für die Wetten geschaffen werden sollte. In dieser Zeit wurden nämlich Wetten bei Pferderennen

nen noch als unmoralisches Hazardspiel betrachtet, und Wettschulden wurden gerichtlich nicht anerkannt, ja sogar bestraft. In England aber billigte die Gesetzgebung die Wette. H a z z i hatte damals sofort erkannt, daß die Wette das Pferderennen für weite Kreise erst interessant machen würde - eine Tatsache, die heute ja deutlicher denn je auf den Rennbahnen zu beobachten ist, da jeder Rennverein mit seinem Totoumsatz steht oder fällt. Dann wollte der Staatsrath auch noch Trainieranstalten nach englischem Muster in Bayern errichtet wissen. Ein anderes wichtiges Anliegen war ihm die Anlage ordentlicher Rennbahnen.

Als nächstes wurde jetzt vom Centralcomité die Neuanlage der Bahn auf der Theresienwiese in Angriff genommen. In einem Schreiben des Comité's an den Minister des Innern wurde über die Bahn berichtet:

"Diese Rennbahn ist nun nach dem beigelegten Plan und dem beigelegten Protokoll in Ordnung gebracht. Diese Rennbahn zu einer viertel deutschen Meile dient für jede Art von Rennen von 1-, 2-, 3- und 4-maligem Umritt und gilt als ein bleibender Circus für alle Rennfälle und Pferdearten". - Allgemein wurde die neue Rennbahn dann auch als sehr zweckmäßig erachtet.

Ab 1826 nahmen dann tatsächlich nur mehr inländische Pferde an den Rennen teil, und auch die königlichen Preise waren endlich gestiftet worden. Man hatte sie in drei Preise aufgeteilt, nämlich zu 50, 30 und 20 Dukaten.

Inzwischen bestanden, schon seit die Reformpläne erstmalig zur Sprache gekommen waren, erhebliche Differenzen zwischen Magistrat und Centralcomité. Ersterer beschwerte sich heftig darüber, weil das Comité ohne Vorwissen des Magistrats im Programm von 1827 alle Wallachen und Nonnen ausgeschlossen hatte. Da keine Einigung erzielt wurde, schaltete sich die Regierung des Isarkreises ein. Man forderte ein Gutachten des Oberstallmeisterstabes an. Dieses lautete folgendermaßen: "Eure Königl. Majestät haben uns mittels allerhöchsten Reskripts vom 12ten ds. Mts. den Bericht der königlichen Regierung des Isarkreises samt Vorakten zur gutachtlichen Äußerung zugeschlossen. Aus den Akten ergibt sich nun folgendes:

1. Der hiesige Stadtmagistrat will das erste oder Hauptrennen am Oktoberfest wieder ganz so abhalten lassen, wie bey den früheren Festen.
2. Das General Comité des landwirtschaftlichen Vereins macht dagegen in seinem Programm bekannt, daß heuer und in Zukunft bey diesen Rennen a) bloß im Inlande erzeugte Pferde zugelassen sind und b) alle Wallachen und Nonnen davon ausgeschlossen sind.

3. Beschwert sich der Magistrat darüber, daß das erwähnte General Comité sich deshalb weder mit ihm benommen und noch minder die Autovisitation der königl. Regierung zu solchen Verfahren erhalten habe.

Eure Königliche Majestät! Wir können zwar nicht umhin, die Tendenz des General Comité's des landwirtschaftlichen Vereins, so wie es dieselbe in dem § 15 seines Programms ausgesprochen hat, im allgemeinen zu billigen, allein wenn wir erwähnen:

1. daß das General Comité ursprünglich sein Projekt auf die Bewilligung eines sogenannten königl. Preises gründet und 2. daß von dem Beginnen solcher Rennen notwendig gewisse Instruktionen erlassen werden müssen - jener Preis aber zur Zeit nicht bewilligt ist, und diese Instruktionen wenigstens dem Publikum nicht bekannt sind, so müssen wir uns dem Gutachten der königl. Regierung des Isarkreises anschließen, daß nämlich die von dem General Comité des landwirtschaftlichen Vereins bestimmte Ausschließung, und, was wir glauben hinzufügen zu müssen, in solange zu unterbleiben hat, bis das General Comité einen umfassenden Plan zu dem von ihm beabsichtigten sogenannten Hauptrennen vorgelegt und die geeignete Bestätigung erhalten haben wird.

München, den 14. August 1827"

Tatsächlich kam es dann auch wieder so weit, daß die Ausschließung der Wallachen und Nonnen vom Comité noch im selben Jahr zurückgenommen werden mußte.

1830 war das zweite Decenium der Rennen zu feiern. Das Hauptrennen fand am Sonntag, den 3. Oktober statt. Insgesamt gab es sechzehn Preise und die Weithafne mit 16 Thalern. Der Sieger erhielt 20 Dukaten und eine Fahne mit dem Portrait seiner Majestät nach S t i e l e r gemalt von B a u e r. Der Renntag lief in der damals üblichen Weise ab: Um acht Uhr früh versammelten sich die Rennmeister mit ihren Knaben im Odeon und verfügten sich von dort zum Hochamt in den Bürgersaal. Anschließend wurde die Zeit angegeben, zu welcher sich die Rennmeister, Rennbuben und Pferde am Odeonsplatz treffen sollten. Von dort ging es zum Rathaus, wo die Preisfahnen abgeholt wurden; sodann in feierlichem Zuge - voran das Renngericht, dann die Preiseträger, Rennmeister, Rennknaben und Pferde - zur Theresienwiese. An diesem ersten Rennen durften nur inländische Pferde teilnehmen, während das zweite auch für ausländische Starter offen war. Das erste Rennen gewann ein Schimmelwallach des K a s p a r S e p p e n h o f e r, Hofmetzger zu München. Er benötigte zur viermaligen Umkreisung der Bahn, die genau den vierten Teil

einer deutschen Meile betrug, 8 Minuten, 47 Sekunden, dagegen benötigte der Gewinner des Rennens vom 20. Oktober, eine lichtbraune Stute im Besitz von M i c h a e l T r a p p e n t r e u, für die gleiche Strecke 11 Minuten und 20 Sekunden. - Jene Rennknaben, welche sich durch Zeugnis ihrer Pfarrer oder Ortsvorstände über fleißigen Besuch der Schule ausweisen konnten und sich beim Rennen ordentlich betrogen, erhielten vom Renncomité besondere Gedenkmünzen.

1831 ließ K a s p a r S e p p e n h o f e r nach dem Fest mehrere Artikel in den Zeitungen drucken, in denen er den Vorstand des Renngerichts F i n d l scharf angriff und behauptete, dieser hätte eine Preisfahne mit 16 Baier. Thalern unterschlagen. S e p p e n h o f e r wurde daraufhin laut Magistratsbeschluß vom Rennen ausgeschlossen. Er ergriff Berufung, die Regierung ließ ihn wieder zu. Die Auseinandersetzungen zogen sich weiter hin und schließlich stand schon wieder das neue Oktoberfest vor der Türe, aber ein endgültiger Entscheid stand noch aus. F i n d l und die übrigen Mitglieder des Renngerichts drohten, ihre Ämter niederzulegen, was die Abhaltung der Rennen in Frage gestellt hätte. Da kam am 23. September eine Entschließung des Ministeriums des Innern, die feststellte, daß die Ausschließung des S e p p e n h o f e r durch den Magistrat zu recht erfolgt war und die Rennen konnten stattfinden. 1828 hatte sich der Fall ereignet, daß beim Hauptrennen zwei Pferde genau gleichzeitig das Ziel erreichten. Es folgte dann beim zweiten Rennen ein Rittrenn der Konkurrenten, wobei das Pferd des S e p p e n h o f e r vor dem des Bierbrauers K u r z m i l l e r von Velden das bessere Ende hatte.

In diesen Jahren wollte man den königlichen Pavillion versetzen, um dem Herrscherpaar einen besseren Überblick über das Rennen und besonders den Absprung der Rennpferde zu gewähren. Auch sollte das Absprungtor näher gerückt werden, um damit einen Wunsch zu erfüllen, den der König schon vor zwei Jahren geäußert hatte. Es wurde aber eine Versetzung des Pavillions dann doch unterlassen und nur das Näherücken des Absprungtors ins Auge gefaßt.

1842 fand das Rennen anläßlich der Vermählung des K r o n p r i n z e n M a x i m i l i a n mit der königl. P r i n z e s s i n M a r i e v o n P r e u ß e n in besonders feierlichem Rahmen statt. Im letzten Moment heiterte sich auch das Wetter auf und 100 000 Menschen strömten zur Wiese. Das Rennen fand unmittelbar nach dem Hochzeitszug statt und nahm einen sehr

interessanten Verlauf. Trotz der langen Rennstrecke war das Ende äußerst knapp.

1844 trugen die Rennknaben erstmalig verschiedenfarbige Schärpen. 1847 wurde als neue Attraktion ein Trabreiten abgehalten. Die Leitung hatte das schon bestehende Renngericht und die Bedingungen dazu waren folgende:

1. Die Rennbahn beträgt genau den vierten Teil einer deutschen Meile und muß dreimal umritten werden.
2. Bei diesem Rennen, zu welchem auch ausländische Pferde zugelassen werden, dürfen In- und Ausländer, welche das zwanzigste Lebensjahr überschritten haben, mitreiten. Die Theilnehmer reiten mit Zaum und Sattel, haben sich anständig zu kleiden, und dürfen sich keiner Reitpeitsche bedienen.
3. Carriere Reiten ist strengstens verboten und hat den Verlust des Preises zur Folge, und Gallopp-Reiten kann nur in vier Sprüngen gestattet werden.
4. Es werden 12 Preise und zwar zu 36, 30, 25, 20, 18, 16, 14, 12, 10, 8, 6 und 4 bayerischen Guldenstücken ausgesetzt. Zu jedem Preis wird eine Fahne gegeben, wovon die ersten zwei Preisfahnen mit Gemälden geziert sind.
5. Die Einschreibung der Theilnehmer erfolgt am Mittwoch, den 6. Oktober vormittags von 8 - 12 Uhr und nachmittags von 2 - 5 Uhr im Lokal des Renngerichts-Vorstandes Herrn E r n e s t B a u m g a r t n e r sen. (Gasthaus zu den 3 Rosen am Rindermarkt) und die Verlosung Donnerstag, den 7. Oktober Vormittag 10 Uhr. Die weiteren getroffenen Anordnungen werden den Theilnehmenden an dem Trabrennen bei der Verlosung eröffnet.

Das Trabrennen fand bei den auch in diesem Jahr zahlreich erschienenen Zuschauern guten Anklang und wurde auch in den folgenden Jahren beibehalten.

Im Revolutionsjahr 1848 wurde die Proklamation der Republik befürchtet und das Königspaar dringend gewarnt, den Rennen beizuwohnen. Es erschien trotzdem auf der Wiese und wurde von den vielen Tausenden mit größtem Jubel empfangen. Das Hauptrennen, bei dem 13 Pferde starteten, verlief auch ohne den geringsten Zwischenfall. In der Festwoche wurden noch ein Trabreiten und ein Nachrennen abgewickelt. Auch hier erschien völlig unerwartet das Herrscherpaar und wurde viel umjubelt.

b) Die Oktoberfestrennen im Zeitabschnitt zwischen 1850 und 1913

Mit Beginn des Münchener Oktoberfestrennens waren überall wieder die Bauernrennen aufgeflammt und hatten in den folgenden Jahren eine ungehauer starke Verbreitung gefunden. Im Gegensatz zu den Münchener Rennen gab es hier keinerlei Modernisierungsbestrebungen, sondern nur das bodenständige Brauchtum wurde gepflegt. Ganz besonders hatten die Rennen in Niederbayern Fuß gefaßt. Am bekanntesten waren die Altöttinger Rennen mit dem berühmten Muttergottesbildnis auf der Preisfahne, dann die auch heute noch stattfindenden Dingolfinger Ostermontagsrennen, die schon 1819 erstmalig abgehalten worden waren, und bald trat auch Pfarrkirchen mit in den Vordergrund, was ja bei seiner Lage in dem bekannten Pferdezuchtgebiet des Rottals kein Wunder war. - Selbst auf den kleinsten Dörfern wurden "Rennats" veranstaltet. Die Bauern hielten sich einen Renngaul, der leicht mit den übrigen Pferden mitfraß, setzten bei Gelegenheit einen "Rennbuam" drauf und schon ging es los. Die Pferde zogen dann während des ganzen Sommers von Ort zu Ort zu Fuß mit ihrer Begleitmannschaft und nahmen an Preisen mit, was eben ging.

Die Volksbegeisterung war groß, wobei gerade für Niederbayern typisch war, daß dabei keine Wetten, oder nur ganz wenige, abgeschlossen wurden, trotz Tausenden von Zuschauern. Diese Tatsache hat sogar heute noch eine gewisse Gültigkeit; die Niederbayern sind nun einmal keine großen Wetter. Bis zum ersten Weltkrieg war es übrigens in Niederbayern üblich, daß sich die Ehehalten, wenn sie sich verdingten, zwei freie Tage ausbedungen: einen zur Wallfahrt nach Altötting, den andern für ein Pferderennen.

In München dagegen fanden die Bestrebungen nach einer Modernisierung des Rennbetriebs allmählich mehr Anhänger, und langsam setzten sich im Laufe der nächsten Jahre verschiedene Neuerungen durch. Noch ganz im althergebrachten Stil fanden die Rennen im Jahre 1850 statt. Da in dieses Jahr auch die Enthüllung der Bavaria fiel, wurden sie in besonders festlichem Rahmen abgehalten. Am 15. Februar 1856 gab der Magistrat der Königl. Haupt- und Residenzstadt München eine neue Rennordnung heraus. Er veröffentlichte betreffs der Pferderennen beim Oktoberfeste folgendes:

"Bezüglich der Abhaltung der Pferderennen bei den Oktoberfesten sind zur Erzielung der nötigen Ordnung nachstehende Vorschriften genau zu beachten.

1. Am Tage des Pferderennens haben das Renngericht, die Rennmeister und sämtliche Rennknaben des Morgens um - Uhr dem auf dem Bürgersaale statt-

findenden feierlichen Hochamte anzuwohnen.

Jene Rennknaben, welche nicht erscheinen, sind von den Pferderennen auszuschließen und erhalten auch keine Denkmünzen.

2. Die Rennmeister sind anzuweisen, sich Nachmittags um - Uhr mit ihren Rennknaben und Pferden auf dem Max-Joseph-Platze zu versammeln, worauf die Preise auf dem Rathhause abgeholt werden und das Renngericht mit den Fahmenträgern, den Rennmeistern, ihren Knaben und Pferden im feyerlichen Zuge sich auf die Theresienwiese begibt.
3. Jene Rennknaben und Pferde, welche nicht zur bestimmten Stunde auf dem Max-Joseph-Platze erscheinen, sonach dem feyerlichen Zuge nicht beiwohnen oder bei der Herumweisung auf die eine oder andere Art zurückbleiben, werden von den Rennen ausgeschlossen.
4. Die Rennknaben dürfen sich bei den Pferderennen der Reitpeitsche oder anderer diese ersetzenden Mittel nicht bedienen.
5. Die Rennknaben sind kurz vor dem Absprengen von einem hiezu beauftragten Individuum genau zu untersuchen, ob sie keine Peitschen oder anderweitige solche ersetzende Gegenstände unter ihren Kleidern verborgen haben. Diejenigen, bei welchen sich derlei verbotswidrige Gegenstände vorfinden sind sogleich der königlichen Polizeydirektion zur Bestrafung zu überweisen.
6. Das Einreiten ist streng verboten, und die Rennmeister haben ihre Knaben auf die hieraus entspringenden Folgen, nämlich den Verlust des Preises, aufmerksam zu machen.
7. Unreinlich gekleidete Knaben sind von den Rennen auszuschließen, das Tragen der sog. Zipfelhauben, sowie das Reiten in Hemdsärmeln ist verboten. Zur Kopfbedeckung haben sich die Rennknaben der Schirmmützen zu bedienen.
8. Diejenigen Rennknaben, welche die an sie abgegebenen seidenen Schärpen nach dem Pferderennen nicht wieder abliefern, dürfen bei keinem künftigen Pferderennen mehr mitreiten.
9. Die Rennmeister oder deren Abgeordnete haben sich während des Pferderennens nach ihren Loosnummern gegenüber dem Königlichen Pavillion aufzustellen und alles zurufen an ihre Rennknaben auf der ganzen Bahn zu unterlassen.
10. Da dem Renngericht das Recht der Entscheidung zuerkannt ist, so sind alle

allenfalsigen Klagen und Streitigkeiten vor der Preisverteilung an dasselbe zu bringen, und der Magistrat erwartet von den Rennmeistern, daß sie den Mitgliedern des Renngerichts, die ihnen gebührende Achtung zollen".

1856 wurde ferner auf Anordnung des Magistrats das Trabreiten wieder abgeschafft, da sich immer weniger Pferde dazu eingefunden hatten. Statt dessen wurde ein Jockeyrennen abgehalten. Dieses war eigentlich als Hürdenrennen gedacht gewesen, aber wegen der Kürze der Zeit klappte die Vorbereitung nicht mehr. Die Reiter mußten das zwanzigste Lebensjahr überschritten haben und im Jockeykostüm starten. Die Peitsche war verboten. Die Rennbahn mußte zweimal umritten werden. Das Rennen fand jedoch ein sehr geringes Echo bei der am Althergebrachten hängenden Münchener Bürgerschaft. So blieb es auch in der Folgezeit bei diesem einmaligen Versuch.

Das Jahr 1860 brachte das 50-jährige Jubiläum des Oktoberfestes und der Rennen. Mit der Durchführung der letzteren wurden der Rennmeister K ö l l und die beiden Landwehr-Kavallerie Offiziere P a l m b e r g e r und P r o b s t beauftragt. Der König sprach sich jedoch gegen jede besondere Feierlichkeit im Jubiläumsjahr aus, wohl mit Rücksicht darauf, daß K ö n i g i n T h e r e s e nicht mehr lebte. Es fand aber eine nicht unbedeutende Erhöhung der Geldpreise für das Hauptrennen statt. Darüber verfaßte der Magistrat eine längere Abhandlung, da von seiten der Gemeindebevollmächtigten eine Überschreitung des Oktoberfest-Etats befürchtet wurde. Der Magistrat erklärte, daß diese Befürchtung nicht zuträfe, weil sie nur versuchsweise für das diesjährige Oktoberfest eingeführt würde und die hiezu erforderlichen Mehrausgaben von ca. 630 fl aus den Ersparnissen früherer Jahre, in denen die Rennen ausgefallen waren, gedeckt wären. Wörtlich hieß es: "Der fragliche Beschluß wurde nämlich auf Anregung des hiesigen Renngerichts in der Absicht bessere Rennpferde herbeizuziehen gefaßt, weshalb dasselbe zugleich beantragte, daß in Zukunft von jedem Teilnehmer am 1ten Pferderennen eine Einlage von 10 fl entrichtet werden, und daß jeder Rennknebe nach einem besonders vorgeschriebenen Kostüme gekleidet sein müsse, damit hierdurch die in den letzten Jahren nur zu oft erschienenen Jammergestalten von Rennpferden und nicht selten ekelhaften und schmutzigen Kleidungen der Rennknaben ein für alle mal ausgeschlossen wären".

1861 waren erstmals nur mehr Radsporen zu tragen. Die Preiserhöhungen vom Vorjahr blieben bestehen.

1863 durften die Rennpferdebesitzer zwei Pferde auf einen Namen einschreiben lassen, was bis dahin verboten war. Ab 1864 wurden die Trabreiten für ständig in das Programm aufgenommen, nachdem sich das Jockeyrennen als nicht zugkräftig genug erwiesen hatte, und man doch etwas Abwechslung im Programm haben wollte.

1866, 1870 und 1873 fielen sowohl das Oktoberfest wie auch die Rennen auf Magistratsbeschluß aus.

1864 - 1876 wurden im Winter auf der Theresienwiese Schlittenrennen im Muster der Oktoberfestrennen abgehalten.

Nachdem 1865 der Münchener Rennverein gegründet worden war, liefen in verstärktem Maße Bestrebungen zur Umgestaltung der Oktoberfestrennen. Das Streben danach war ja schon seit langer Zeit vorhanden; weite Kreise versuchten schon beinahe seit der Einführung der Rennen statt einer Volksbelustigung eine Leistungsprüfung zu schaffen. So schrieb Baron von Biel, einer der ersten und bekanntesten deutschen Förderer für Vollblutzucht und Rennen bereits 1829: "Tief schmerzt es uns, daß wir hier die Rennen von Bayern und von Württemberg zweier Länder, die sonst in Allem mit so herrlichem Beispiele dem übrigen Deutschland vorangehen, nicht als Beförderungsmittel der Pferdezucht, also ihrem Wesen entsprechend, anführen können. Die Preise sind zu gering als daß sie wirken könnten. Welcher vernünftige Mann wird ein gutes Pferd 22,200 Fuß laufen lassen (fast eine deutsche Meile), um im glücklichen Falle 24 Kronenthaler zu gewinnen? Die natürliche Folge hievon ist, daß nur schlechte Pferde zur Concurrenz kommen, die Rennen also mehr schaden als nützen, und zu einem bloßen Schauspiele herabgewürdigt werden. Um so mehr muß dieses aber den Vaterlandsfreunden wehe thun, da kein Land ein solches wahres Nationalfest hat als das Oktoberfest ist, und da vielleicht in keinem Lande Deutschlands die Rennen so national sind als in Bayern. Fast kein Kirchweih- oder beträchtliches Hochzeitsfest wird ohne ein Rennen gefeyert".

Trotzdem auch viele Zeitschriften gegen die Form der Rennen Sturm liefen, siegten in München immer wieder die konservativen Kräfte. So befaßte sich 1870 ein Rechtsrath Dr. Lachenhauser (?) in einem Promemoria u.a. auch mit den Oktoberfestrennen. Er betonte, daß das Rennen Jahr für Jahr tausende von Besuchern anziehe und zusammen mit der Verteilung der landwirtschaftlichen Preise und der Vorführung der Preistiere einen Hauptteil des Festes bilde. Dann ging er auf die Forderung gewisser Kreise ein nach den Rennen einer höheren Kategorie, wie sie der mittlerweile entstandene Münchener Rennclub abhielte. Er erklärte, daß nicht die Masse dieses for-

dere, "sondern einige wenige gelangweilte Zeitungs-correspondenten oder sogenannten Hochgebildete, die am eigentlichen Volksleben keine besondere Freude haben". Wenn er auch zugab, daß es "ganz hübsch wäre, Pferde edlerer Rassen vorgeführt zu bekommen und Jockeyrennen zu sehen", so glaubt er doch, daß bei den niedrigen Preisen in München keine wirklichen Rennpferde in ausreichender Zahl gestartet würden. Noch weniger geeignet hielt er Steeplechases, für die das geeignete Terrain gar nicht vorhanden wäre und die höchstens zu Unfällen und Unordnung führen würden.-1872 und in den folgenden Jahren wurde die aus dem Jahre 1856 stammende Rennordnung verschiedentlich geändert. Einzelne Punkte wurden weggelassen, etliche Bestimmungen kamen neu hinzu und die Reihenfolge wurde geändert, so daß schließlich gegen 1878 das Protokoll so aussah:

1. Der Magistrat hat einem Renn-Comité das Recht der Entscheidung aller bezüglichen Verhandlungen zuerkannt, es müssen daher alle Reclamationen vor der Preisverteilung bei demselben vorgebracht werden.
2. Die Besitzer der Rennpferde können sich während des Rennens visa vis dem königl. Pavillion aufstellen, haben aber alles Zurufen an ihre Jockeys zu unterlassen.
3. Unpassend gekleidete Jockeys werden zu dem Rennen nicht zugelassen.
4. Die Rennpferde müssen bis längstens 1/2 3 Uhr in den in der Nähe des Ablaufthores befindlichen Versammlungsort gebracht werden. - Dasselbst haben sich die Jockeys jeder Ungebührlichkeit zu enthalten und sich ganz genau und ohne alle Widerrede den Anordnungen des dortselbst fungierenden Comité-Mitgliedes zu fügen. Letzteres ist ermächtigt Zuwiderhandelnde sofort vom Rennen auszuschließen. In diesem Aufstellungsplatz haben andere Personen, als die zum Halten der Rennpferde beauftragten keinen Zutritt.
5. Es ist festgesetzt, daß die Jockeys bei dem Pferderennen sich keiner Peitsche oder anderer diese ersetzende Mittel z.B. Hauriemen bedienen dürfen.
6. Den Jockeys ist nur das Tragen von Räder Spuren gestattet, dagegen das Anlegen von Sporenspitzen oder sogenannten Sternspuren unbedingt verboten.
7. Wenn ein Jockey im Rennen denselben anreitet oder denselben kreuzt ist der Anspruch auf einen Preis verwirkt, gleichviel ob dieses Anreiten oder Kreuzen durch die Unlenksamkeit des Pferdes oder durch das nach-

lässige oder boswillige Reiten des Jockeys oder aus irgendeinem anderen Grunde veranlaßt wird. - Kreuzen ist, wenn ein Pferd dem andern quer vorgeht, ohne daß zwei klare Pferdlängen zwischen ihm und dem Pferde, welches gekreuzt wird, liegen. Der betreffende Jockey wird entweder temporär oder für immer von den Oktoberfestrennen ausgeschlossen und solches durch öffentliche Ausschreibung den bayerischen Rennvereinen und Renncomités bekanntgegeben.

8. Pferde, welche ohne Reiter eintreffen haben keinen Anspruch auf einen Preis.

Man erwartet, daß die Herren Besitzer der Rennpferde und deren Jockeys den Mitgliedern des Comités die denselben gebührende Achtung bezeigen und sich genau an die Anordnungen derselben halten werden.

Schließlich erklären hiemit die sämtlichen beteiligten Rennpferdebesitzer durch ihre Unterschrift bei den Entscheidungen des Renncomités unter allen Umständen und in jeder Richtung sich zu beruhigen und verzichten auf jeden späteren Anspruch sei es auf dem Wege der Administrations-Beschwerde oder des Civilprozesses.

Dieses Protokoll wurde vor jedem Rennen vor den Besitzern der Rennpferde und den Jockeys vor dem Verlosen der Startnummern verlesen. Die Besitzer mußten sich dann durch eigenhändige Unterschrift einverstanden erklären. Bei den Trabreiten kamen noch etliche Anordnungen hinzu, zum Beispiel Punkt 9: Das Reiten im Galopp ist unbedingt untersagt und es wird bestimmt, daß unvorgreiflich der endgültigen Entscheidung des Renncomités als Maximum der Galoppsprünge nach welchen das Pferd wieder in den Trab überzugehen hat, sechs zulässig sind. Unter keinen Umständen aber darf im Galopp fortgeritten bzw. vorgeritten werden. Wer das Pferd der Bestimmung gemäß nicht wieder in Trab bringt, ist des Preises verlustig. Bei den Trabreiten durfte nur mit Sattel geritten werden. Bereits seit 1876 fiel das Herumführen der Pferde auf der Rennbahn weg. Auch durfte von diesem Jahr ab bei den Galopprennen nur mehr mit Sattel geritten werden (laut einem Beschluß vom 21. Juli 1876).

1877 wurde statt des Renngerichts ein Renncomité, das den Rennen von nun an unberitten beiwohnte, gegründet. Es trat aber noch im selben Jahr nach einem Unglücksfall auf der Bahn wieder zurück.

Stets von neuem wurde den Pferderennen der Vorwurf der Tierquälerei gemacht. Dazu schrieb der bürgerliche Magistratsrath Dr. Hermann von Schmid in einem allgemeinen Gutachten über das gesamte Oktober-

fest im Juli 1878: "Bezüglich der Rennen kann der Vorwurf der Tierquälerei leicht beseitigt werden, wenn man dafür sorgt, daß nur gesunde, kräftige und überhaupt zum Wettlauf geeignete Pferde zugelassen werden. Das Pferdennen überhaupt in Schutz zu nehmen wird wohl in einer Zeit nicht nöthig sein, in welcher die Pferderennen in Frankreich, Epsom und in Baden-Baden mit größter Sorgfalt gepflegt werden und auch bei uns noch eingebürgert werden wollen. Es kann doch nicht darauf ankommen, ob der Reiter ein Bauernjunge oder ein Cavalier ist und ob damit größere oder geringere Gefahr des Halsbrechens verbunden ist. - Der Wert für die Pferdezucht ist hier wie dort gleich problematisch. Der Reiz derselben liegt in der anregenden Theilnahme, welche durch jeden Wettstreit, durch jedes Abmessen von Kräften im Ringkampf hervorgerufen wird. Bayern hat aber sogar eine Art Berechtigung zu diesen Volksvergnügen, weil es in seinem Charakter liegt - schon der Verfasser einer 1784 erschienenen "Reise durch den Baiern'schen Kreis" sagt: "Die allerbeliebtesten Volksspektakel sind Komödien und Pferderennen". - Im Juli 1879 wandte sich der Münchener Thierschutzverein in dieser Angelegenheit wieder einmal an den Stadtrat. Er führte aus, daß es dem früheren Verein auch schon gelungen war, die Distanz von zwei bayerischen Poststunden auf 1 1/2 herabzusetzen, obgleich auch diese Distanz selbst nach sportlichen Anschauungen für Flachrennen noch zu groß ist und bei regelrecht durchgeführten Rennen in der Welt nirgends üblich wäre. Auch wäre es schon gelungen das Reiten ohne Sattel abzustellen und ungeeignete Pferde vom Rennbetrieb auszuschließen. Neuerdings habe nun aber im letzten Jahr eine Rückkehr zu den früheren Zuständen stattgefunden: zu große Distanzen, zu viele Preise und ungleiche Konkurrenz bei vielen, zum Teil ganz ungeeigneten Pferden. Wörtlich heißt es: "Nicht das Rennen ist schön, anständig und nach humanen verständigen Regeln geleitet, in welchem viele Pferde laufen, sondern das, in welchem gleichartige Kräfte, wenn auch in geringerer Anzahl sich betheiligen. Die Concurrenz muß außerdem nach mehrfachen, hier nicht zu erörternden Gesichtspunkten geregelt werden". Das Reiten ohne Sattel, das auch wieder üblich wurde, lehnte man sowohl aus Gründen des Tierschutzes wie auch des Menschenschutzes ab. Angeblich ereigneten sich gerade beim Oktoberfest besonders häufig schwere Stürze. Man betonte, daß die meisten Rennbuben ihre Renner nicht zu halten verstünden, also blindlings nach dem Start losstürmten und schließlich "athemlos, ausgepumpt, mehr trottend als rennend am Siegespfosten ankämen". Kinder und zu junge Leute steuerten die Pferde, gefährdeten sich und das Publikum und quälten die Pferde.

Auch die Süddeutsche Presse vom 8. Oktober 1878 wettete gegen die Mißstände bei den "richtig benannten wilden Rennen auf der Oktoberwiese" und wies besonders auf die Unglücksfälle der letzten beiden Veranstaltungen hin. 1878 wurde ein Rennbub mit lebensgefährlichen Verletzungen, einige andere mit erheblichen Verletzungen nach einem Massensturz ins Krankenhaus eingeliefert. Im Jahr vorher war das Eindringen der Menschen in die Bahn an dem Unfall schuld gewesen. Neben der Abschaffung der vom Tierschutzverein kritisierten Mißstände forderte die Süddeutsche Presse die Verlegung "der von den Fremden sowieso verspotteten Rennen" auf einen anderen Platz.

Der Magistrat erkannte jedoch die Vorschläge des Tierschutzvereins nicht als zutreffend an.

1878 stellten der Metzgermeister J o s e p h H ö r m a n n und der Gasthofbesitzer "Zum Soller" im Thal den Antrag, daß das 1877 zurückgetretene Renncomité wieder von Münchener Bürgern gebildet werden sollte. Der Antrag wurde jedoch abgelehnt. Derselbe Vorschlag wird 1882 wiederholt und zugleich vorgeschlagen, das Renngericht wieder beritten zu machen. Beides lehnte der Magistrat am 1. September dieses Jahres ab. 1886 wollte der Münchener Rennverein am 26. September drei Rennen auf der Theresienwiese veranstalten und ersuchte den Magistrat um Erlaubnis, die dieser auch erteilte. Dann wollte der Rennverein die Prüfungen lieber am 30. September abhalten, einem Donnerstag, da am 26. - dem Sonntag vor dem Fest - zu viele Menschen auf der Wiese wären, die die ordnungsgemäße Abwicklung der Rennen stören würden. Die Polizeidirektion machte aber einen Strich durch die Rechnung, indem sie die Genehmigung für diesen Termin versagte und der Verein den vorgeschlagenen Tag, den 11. Oktober, nicht akzeptierte.

Ab 1890 wurde zur Erweiterung des Programms ein Trabwettfahren genehmigt. Zur Bestreitung der Kosten wird ein Betrag von 2500 Mark bewilligt, nämlich 1700 Mark an Preisen und 800 Mark sonstiges. Die wichtigsten Bestimmungen dazu lauteten:

1. Ein Trabwettfahren im Sulky (2 Räder) für Pferde aller Länder und jeden Alters.
2. Die Rennbahn muß zweimal umfahren werden.
3. Die Pferde müssen außer dem Thore abgelassen werden und nicht eingesperrt, so darf auch beim Losfahren kein Böllerschuß abgegeben werden, welches beim Trabfahren verwerflich ist und entweder durch Glockengeläut oder Aufstellung einer Fahne anzuzeigen ist.

4. Die Statuten des 1. und 2. Rennvereins, welche sich an den Unionclub anschließen, sind beizubehalten und haben Geltung.
5. Bei gleicher Bahnüberschreitung der ersten zwei Pferde können die Eigenthümer der Pferde die Preise theilen, oder müssen den darauffolgenden Tag mitsammen wieder fahren, um zu einer Entscheidung zu gelangen.
6. Die Pferdeeigenthümer welche Bahnverweisung haben, können sich nicht betheiligen. Pferde einschreiben auf fremde Namen ist nicht gestattet, sondern sie dürfen nur auf den Namen des Eigenthümers gehen.

Ab 1890 fand dann meistens am 1. Sonntag ein Flachrennen, am Mittwoch oder Donnerstag ein Trabfahren und am 2. Sonntag ein Trabreiten statt. Übrigens wurde es den Zuschauern durch öffentliche Bekanntmachungen ausdrücklich verboten, an die Rennpferde oder deren Reiter - von Notfällen abgesehen - Hand anzulegen. "Sportenthusiasten" gab es auch schon zu jener Zeit. - Da auch so das Verhalten der Zuschauer immer undisziplinierter wurde und es dadurch fast stets zu Unfällen kam, erhielt die Polizei am Renntag zwei Abteilungen Kavallerie zur Verstärkung, welche aus je 25 Mann und einem Unteroffizier bestanden. Erst wenn das gesamte Detachment die Einzelposten rings um die Bahn verstärkt hatte, wurde die Bahn freigegeben.

In den nächsten Jahren debattierte man immer wieder, ob nun bei den Flachrennen der zwei- oder dreimalige Umritt durchgeführt werden sollte. Es wurde angeführt, daß beim zweimaligen Umritt die Pferde fast alle gleichzeitig ankämen, was nicht im Sinne des Publikums wäre. Die andere Seite stellte dem gegenüber, daß eine Wiedereinführung des dreimaligen Umritts a) den Tierschutzverein auf den Plan rufen würde und wiesen b) auf die erhöhte Unfallgefahr hin, die sich ergeben würde, wenn die Leute, denen das zweimalige Umlaufen der Bahn bereits in Fleisch und Blut übergegangen wäre, zu früh in das Geläuf strömten. Dagegen ließe sich gegen eine Vergrößerung der Rennbahn im nächsten Jahr nichts einwenden. 1898 wurde die Summe zur Vergrößerung der Bahn von 1600 m auf 1800 m genehmigt und die Sache gleich in Angriff genommen. In den Trabfahren wurden dann ab 1905 oder 1906 Vorgaben für gewinnreiche Pferde eingeführt, während in den Flachreiten und Trabreiten nach wie vor keinerlei Gewichtsausgleich vorgenommen wurde.

Inzwischen kam 1910 - das Jahr des 100-jährigen Jubiläums - immer näher. 1905 waren die Rennen endlich vom Berliner Unionclub anerkannt worden und der Rennbetrieb entsprach nun allmählich den modernen Anforderungen, wenn auch die Rennen selbst nach wie vor vor den Münchenern als eine Art Volks-

belustigung betrachtet wurden. Am 14. Dezember 1909 tagte zum ersten Mal der Untersuchungsausschuß IV - Veranstaltung von Pferderennen ect. - zur Vorbereitung der Jahrhundertfeier 1910. Dabei versuchte man, sich schlüssig zu werden:

- 1) wie die Rennen auszugestalten seien
- 2) wieviel Rennen abgehalten werden sollten
- 3) welcher Art die Rennen sein sollten, ob Sprungreiten, Trabfahren oder Trabreiten
- 4) welche Mittel die Preise hierfür erfordern würden.

Einige der Anwesenden wollten ein historisches Rennen oder ein sogenanntes Bauernreiten eingeschaltet sehen, während andere dies ablehnten mit der Begründung, man sollte das Alte nicht suchen, da es damals oft und viel Unglück gab. Der Münchener Rennverein wollte sich ebenfalls an der Veranstaltung mit einem Rennen beteiligen. Ausdrücklich wurde hervorgehoben, daß es sich einzig und allein um volkstümliche und keineswegs um sportlich bedeutende Rennen handle, woran man auch in Zukunft immer festhalten wolle.

Es fanden dann noch mehrere Sitzungen in dieser Angelegenheit statt, wobei vor allem Kostenfragen berührt wurden. Der Münchener Rennverein stellte fest, daß er sich nicht beteiligen würde und daher das fünfte Rennen entfiel.

Nachdem nun alles geplant und vorbereitet war, konnten die Veranstalter nur mehr auf einen günstigen Verlauf der Dinge hoffen. Aber die Jubiläumsveranstaltung stand unter keinen besonders glücklichen Vorzeichen. Der Wettergott zeigte sich ausgesprochen ungnädig, und das Wetter war dementsprechend kalt und unfreundlich. Der Aufmarsch erfolgte mit großem Prunk. Der Jubiläumspreis selbst konnte nur mit Verspätung gestartet werden, da die Zuschauer die Hanfleine der spalierbildenden Feuerwehreute an drei Stellen durchschnitten hatten und das Publikum in die Bahn strömte. Die berittene Schutzmannschaft schaffte es schließlich, die Bahn freizubekommen. Der Rennverlauf war sehr spannend. Als Siegerin ging schließlich "Laura", eine 5-jährige braune Stute, im Besitz von Herrn W e i d m ü l l e r, hervor. Geritten wurde sie von dem heute noch in Riem als Trainer tätigen H. G ö r g e n h u b e r. Sie siegte mit 10 Längen in der Zeit von 4 Minuten und 56 Sekunden, was in Anbetracht des weichen Bodens recht schnell war. Zweiter wurde der bereits 15 Jahre alte Hagopean, vor Villageois und neun weiteren Konkurrenten. Die Rennstrecke betrug 4150 m. Das Rennen war offen für Pferde aller Länder ohne

Altersunterschied, ohne Vorgaben, ohne Gewichtsausgleich und fand am Sonntag, den 25. September, statt. Vorher waren bereits am Donnerstag, den 22. September, ein Trabfahren im Sulky für bayerische Pferde, das "Aktor Sphinx" mit A b s m e i e r gewann und am Sonntag vorher ein internationales Trabreiten abgehalten worden, das "Esbrouffeur" mit B a p t i s t M e y e r als Sieger sah. Nach diesem Rennen ging die angeblich als Durchgängerin bekannt "Cartouche" durch, wahrscheinlich infolge Bruchs der Trense, raste in die Menschenmenge, die bereits in die Bahn eingedrungen war und kam schließlich unfern der Schützenwirtschaft zu Fall. Acht Personen wurden teils leicht, teils schwer verletzt. Den Fall nahm die Polizeidirektion zum Anlaß, um wiederholt die Abschaffung der Wiesenrennen zu fordern, da keine ausreichenden Sicherheitsmaßnahmen ergreifbar seien. Schließlich fand am 2. Oktober nochmals ein Trabfahren im Sulky statt, das wieder "Aktor Sphinx" gewann. Damit war die Jubiläumsveranstaltung beendet.

Die Siegerin des Hauptrennens von 1910 "Laura" gewann auch 1911 und 1912 das Oktoberfestrennen.

Im Jahre 1913 wickelte man die Rennen erstmalig genau nach Anordnung der technischen Commission in Berlin ab. Die Tatsache, daß von nun an keine Wildbahnperde mehr startberechtigt waren, löste eine Flut von Protestbriefen an den Magistrat aus, der aber in diesem Falle hart blieb. Mit dem Beginn des ersten Weltkrieges im Jahre 1914 hatte die Zeit der Oktoberfestrennen endgültig ihren Abschluß gefunden. Die später während des Dritten Reiches auf der Theresienwiese veranstalteten Galopprennen und Trabfahren waren eine Sache für sich, die nichts mit den traditionellen Wiesenrennen zu tun hatten.

3. Die Zeit des modernen bayerischen Rennsports (ab 1865)

a) Der Beginn der Vollblutrennen in England, Deutschland und speziell in Bayern

Nachdem jahrhundertlang die Pferderennen fast ausschließlich der Volksbelustigung gedient hatten, begann man im 16. Jahrhundert allmählich ihren Wert als Leistungsprüfung in der Pferdezucht zu schätzen. Freilich war es nicht Deutschland, in dem sich solche Erkenntnis zuerst durchsetzte, sondern England. Schon unter römischer Herrschaft hatten sich die Engländer für Pferderennen begeistert und diese Begeisterung hielt nicht nur an; sie breitete sich im Laufe der Jahrhunderte immer weiter unter den Bewohnern der Insel aus. Interessante schriftliche Belege stammen aus dem Jahre 1533. In jener Zeit war *Baldassare Castiglione* Botschafter bei *Heinrich VIII.* Er empfahl in einem Brief seinem Herrn, dem *Herzog Friedrich II. von Mantua*, zur Stärkung der Freundschaft *Heinrich VIII.* zwei Geschenke zu übersenden; 1. ein Bild *Raffaels* und 2. einige orientalische Vollblutstuten. Dieser tat es und *Heinrich VIII.* bedankte sich in seinem Brief besonders für "illo equorum genere". Übrigens hielt jener *Baldassare Castiglione* selbst Rennpferde, und es ist ein Brief von ihm vorhanden. mit einer schriftlichen Order für seinen Jockey, nicht sofort in Führung zu gehen, sondern erst kurz vor dem Ziele die ganze Kraft einzusetzen¹⁾. Diese Anordnung, "auf Warten zu reiten", wird ja auch heute häufig einem Jockey mit auf den Weg gegeben.

Unter *Jacob I.* (1603 - 1625) wurden die Rennen, die bis dahin auch in England bald hier, bald dort bei Volksfesten stattgefunden hatten, insofern organisiert, als man feststehende Bahnen für dieselben anlegte - so zu *Chester*, zu *Enfield* und zu *Croydon* - Gewichte, Distanzen und Alter bestimmte und Ehrenpreise aussetzte. Letztere waren damals freilich noch sehr bescheiden und bestanden in einem silbernen Glöckchen. Der Ausdruck "bear away the bell", bildlich angewandt auf die Erringung irgendeines Sieges, stammt aus jener patriarchalischen Zeit, die längst vergessen ist und in der man sich auf dem Turf mit der Ehre allein begnügte. - Weitere Rennplätze erstanden unter *Karl I.* Auch *Cromwell* ließ Pferde laufen; er selbst ritt in der Schlacht stets einen orientalischen Vollbluthengst. Sein Stall-

1) *F. Tesio*, Das Vollblut-Tier zum Experimentieren

meister importierte "White Turc", der sich in verschiedenen Stammbäumen wiederfindet. - Sein Nachfolger K a r l II. (1660 - 1685) führte eine größere Zahl morgenländischer Hengste und Stuten ein, letztere als die "royal mares" bekannt, und unter ihm nahm die Vollblutzucht, als deren Geburtsjahr allgemein das Jahr 1680 angesprochen wird, ihren Ausgang. Er stiftete auch 1665 die Kingsplates. - Unter der Regierung W i l h e l m II. (1688 - 1702) wurde dann "Byerly Turc" eingeführt, der zu den drei Stammvätern der gesamten englischen Vollblutzucht gerechnet wird. Von K ö n i g i n A n n a (1702 - 1714) ist bekannt, daß sie einen eigenen Rennstall unterhielt. -

Dann wurden unter der Regierung G e o r g I. erstmalig Geldpreise vergeben. - Unter G e o r g II. kam "Godolphin Arabian" nach London. Auch er gehört zu den Stammvätern des englischen Vollbluts. Der Dritte im Bunde dieser Orientalen ist "Darley Arabian". Aus diesen Hengsten, importierten und einheimischen Stuten, entwickelte sich durch planmäßige Zucht jene Rasse, die heute als "Englisches Vollblut" ein Begriff in der ganzen Welt ist, wenn auch zum Teil unter anderen Namen, wie zum Beispiel Thorough bred horse (= vollkommen gezogenes, durchgezüchtetes Pferd in England) oder Pur sang (= das reine Blut in Frankreich). Es handelt sich hierbei um eine Kunstrasse, die nur auf dem Prinzip der Leistung aufgebaut ist, wobei eben die Prüfung auf dem grünen Rasen die natürliche Auslese ersetzt.

Bereits ab 1709 begann im englischen Rennsport die offizielle Aufzeichnung der Rennergebnisse. Seit dieser Zeit läßt sich die Geschichte der englischen Vollblutrennen ganz genau verfolgen. Das Mindestalter der Pferde betrug anfangs sechs Jahre. Mit der Zeit wurden Alter, Gewicht und Rennstrecken herabgesetzt. So gab es im Jahre 1712 erstmals Fünfjährige, 1728 Vierjährige, 1756 Dreijährige und 1773 Zweijährige am Start. Die Rennstrecke betrug meist zwischen 4 - 6 Meilen (= 6400 - 9600 Meter), die Gewichte schwankten zwischen 8 - 12 Stones (= 100 - 152 Pfund). Von den heutigen klassischen englischen Rennen wurde das Derby zum ersten Mal 1780, die Oaks 1779, das St. Leger 1776 und die 2000 und 1000 Guineas Stakes 1809, bzw. 1814 gelaufen. 1762 trugen die Jockeys auf der Rennbahn zu Newmarket zum erstenmal Rennfarben.

Im Jahre 1793 kam das erste General Stud Book heraus, das heute noch die Grundlage für die gesamte Vollblutzucht bildet und bis in die Zeit um 1600 zurückreicht.

In Frankreich führte N a p o l e o n 1806 die Rennen ein und setzte dazu

jährlich 80 000 Francs aus. Die Bourbonen vermehrten diese Summe noch um zwei Preise jährlich, nämlich den Königspreis zu 6000 Francs und den Prix Dauphin zu 3000 Francs, so daß also im Jahr ungefähr 90 000 Francs für Rennpreise vom Staat zur Verfügung gestellt wurden.

Auch in den Vereinigten Staaten von Amerika hatte man mittlerweile begonnen, sich für die Pferderennen zu interessieren. Auf Betreiben angesehener Bürger gaben verschiedene Staaten (besonders New York) gegen 1818 neue, sehr aufmunternde Gesetze für die Pferderennen heraus. Aus dem Beispiel Englands hatte man drüben viel gelernt und die Vorteile für die gesamte Pferdezucht klar erkannt.

Aber werfen wir nun einen Blick auf die Verhältnisse in Deutschland. Auch hier begann man allmählich Interesse für das Vollblut zu zeigen. Ende des 18. Jahrhunderts waren die ersten sechs nachweisbaren englischen Vollblutstuten - also solche, die im ersten Band des General Stud Book 1793 eingetragen waren - nach Deutschland eingeführt worden und zwar in das von Friedrich Wilhelm II. 1788 gegründete Gestüt Neustadt an der Dosse, wo sie jedoch nicht englischen, sondern arabischen Vollbluthengsten zugeführt wurden. Der erste nachweisbare englische Vollbluthengst, der nach Deutschland importiert wurde, war "Alfred", der im Jahre 1770 von Matchem aus einer Stute von Snap gezogen worden war. Er war zum Zeitpunkt seines Eintreffens in Deutschland bereits 18 Jahre alt. Alle diese Pferde wurden aber vorläufig nur in der Landespferdezucht verwendet, nicht aber in einer Zucht für Rennzwecke, da es in Deutschland immer noch keinen geordneten Rennbetrieb gab. Die englischen Rennen waren sogar in ihrem Wert oder Unwert für die Zucht stark umstritten. Der große Verfechter der Idee von Vollblutzucht und Rennen in Deutschland war der norddeutsche Baron von Biel. Seine stärksten Kontrahenten waren ein Herr von Burgsdorff und der Leiter des königlich bayerischen Hofgestüts in Rohrenfeld Karl Wilhelm Ammon. Diese wollten in erster Linie arabische Vollblüter in der Halbblutzucht verwendet sehen und bezweifelten, daß das Hauptziel der Rennen, nämlich die Erreichung der höchsten Schnelligkeit, den englischen Vollblüter dazu geeignet mache, der Landespferdezucht gute Dienste zu leisten. Demgegenüber stellte aber von Biel fest, daß man durch Erfahrung gefunden hatte, daß das schnellste Pferd in der Regel auch die besten Produkte in der Landespferdezucht liefere. Es wäre jedoch trotz eifrigen Nachlesens des John Lawrence "history of the Racehorse" nicht gelungen, den Sieg eines Arabers über englische Pferde in England aufzufinden. Als Hauptzwecke für die Zucht der Voll-

blüter in Deutschland betrachtete man a) die Race rein fortzuziehen und b) einen tüchtigen Schlag Reit-, Soldaten- und Wagenpferde zu ziehen.

Trotz allem Für und Wider war es dann am 10. August im Jahre 1822 so weit. In Doberan bei Mecklenburg wurde der Doberaner Rennverein als erster deutscher Rennverein gegründet und die ersten deutschen Rennen nach englischem Muster abgewickelt. Prinz Wilhelm von Preußen, der spätere Kaiser Wilhelm I., zählte zu den häufigsten Besuchern der Doberaner Bahn und übte hier sogar ein Richteramt aus. Fünf Jahre nach dem Eröffnungstag wurde dann auf der Doberaner Bahn auch das erste Rennen guter Klasse in Deutschland gelaufen, das Friedrich-Franz-Rennen, das lange Zeit einen wichtigen Platz im deutschen Rennsport einnahm und bekannte Pferdenamen in seiner Siegerliste aufweist. Überhaupt starteten auf der Mecklenburger Bahn Pferde der besten Klasse jener Zeit, u.a. auch die in 54 Rennen ungeschlagene "Kincsem" von Cambuscan-Waternymph, ferner "Nickel", "Eintracht", "Künstlerin" und "Ausmärker", um nur einige wenige zu nennen.

Bald wurden dann Rennen in Aschersleben und Spantzkow gelaufen, und auch die verhältnismäßig bekannteren Rennen in Augustenburg folgten kurz darauf. Im Jahre 1828 wurde der Berliner Verein für Pferdezücht und Pferdedressur ins Leben gerufen, ein Jahr darauf, am 17. Juni 1829, läutete auf der Lichterfelder Bahn in Berlin zum ersten Mal die Startglocke. Die Berliner Rennen standen unter dem besonderen Schutze und der fördernden Anteilnahme des preußischen Königshauses, und am ersten Berliner Renntag fungierte der preußische Kronprinz als Richter. Schon 1830 wurden die Rennen in Tempelhof gelaufen und verblieben dort bis 1867; sie wurden meist in mehreren Stechen entschieden und führten zum Teil über sehr lange Strecken. 1830 schrieb man erstmals die klassische Union aus. Auch in Karlshorst fand dazwischen ein Renntag statt. 1840 erfolgte die Gründung des Norddeutschen Jockeyclubs, 1867 die des Unionclubs und 1868 wurde Hoppegarten eröffnet.

Bereits seit 1847 existierte ein allgemeines deutsches Gestütbuch. Die ersten deutschen Vollblutgestüte lagen hauptsächlich in Mecklenburg und Schlesien. 1866 erfolgte mit der Gründung des Hauptgestütes und staatlichen Rennstalles von Graditz ein weiterer Schritt vorwärts im deutschen Rennwesen. In diesem Jahr gab es in ganz Deutschland schon fünfzig Rennplätze, in denen Rennen nach englischem Vorbild gelaufen wurden. Dabei handelte es sich zum Teil um kleine Garnisonen. 1835 eröffnete Hamburg. 1869 wurde dort das erste deutsche Derby als Norddeutsches Derby gelaufen, das über 1875 m ging und zu dem auch Wallache zugelassen waren. Der Sieger war Herrn U. v o n

O e r t z e n s "Investment", der gegen nur vier Gegner gewann.

Düsseldorf sah 1844 das erste Rennen, Leipzig 1863, Hannover und Halle 1867 und Gotha 1879. Der erste internationale Renntag in Baden fand am 5. September 1858 statt; er stand unter französischer Leitung und Protektion. 1881 wurde schließlich der Verein für Hindernisrennen gegründet. Im Jahre 1891 brachte das Verbot der Sonntagsrennen einen stärkeren Rückschlag für den gesamten deutschen Rennsport.

Nach diesem Überblick an Hand von Jahreszahlen über die wesentlichsten Punkte der Entwicklung der Vollblutrennen in England, Frankreich, Amerika und Deutschland wenden wir uns nun endgültig dem Lauf der Dinge in Bayern zu. Seit 1847 existierte in München ein Jockeyclub nach englischem Muster, der die Oktoberfestrennen nach modernem Vorbild umgestalten wollte. So erreichte er, daß, wie schon erwähnt, 1856 statt des Trabreitens ein Jockeyrennen stattfand, daß aber bei der größten Zahl der Münchener Bürger keinen Anklang fand. Am 9. Mai 1865 wurden dann auf der Haide bei Milbertshofen zwei Rennen abgehalten, eines davon auf der Flachen, das zweite auf der Jagdbahn. Beide wurden von Offizieren des 4. Chevaulegersregiments gewonnen und zwar von R i t t e r H e r m a n n v o n H a r t m a n n und von F r e i h e r r n E g o n v o n S c h ä z l e r. Da diese Veranstaltung vom Publikum recht gut aufgenommen worden war, entstand der Plan, einen Münchener Rennverein zu gründen. Dies geschah dann auch, und so entstand im Herbst 1865 der Münchener Rennverein mit 76 Gründungsmitgliedern und einem Mitgliedsbeitrag von 6 Gulden im Jahr.

Am 7. und 9. Mai 1866 trat der neugegründete Verein mit einer sich auf zwei Tage erstreckenden Veranstaltung auf dem Oberwiesenfeld an die Öffentlichkeit. Sie erfreute sich eines sehr guten Besuchs und konnte sogar die Teilnahme auswärtiger Ställe verzeichnen. Für das Eröffnungsrennen stiftete K ö n i g L u d w i g II. einen Preis von 100 Dukaten. Dieser Königspreis blieb als Vereinszuwendung bis 1882 erhalten mit Ausnahme der Jahre 1871 und 1872. Am 7. Mai, dem ersten Tag der Veranstaltung, wurde ein Jockeyflachrennen, ein Herren-Hürdenrennen und ein Rennen für Pferde im Besitz und geritten von aktiven Offizieren der Kgl. Bayer. Armee abgehalten. Ferner fand am selben Tag noch eine Zugprobe für landwirtschaftliche Pferde statt, bei der schwer mit Eisenschienen beladene Wagen zu ziehen waren. Das Eröffnungsrennen gewann "Gazehound", das Herren-Hürdenrennen um den Kasinopreis fiel an "Chrysopras" unter seinem Besitzer F ü r s t v o n T h u r n u n d T a x i s, und das Unterschriftshürdenrennen war "Hortense", eben-

falls geritten von ihrem Besitzer F r e i h e r r n v o n L a R o c h e , nicht zu nehmen. - Am zweiten Tag stand wieder ein Jockeyflachrennen auf dem Programm, ferner eine Steeple Chase für Herrenreiter und ein Herrenflachrennen.

Die Bahn auf dem Oberwiesenfeld war an und für sich nicht übel, wurde aber bei Regenwetter fast grundlos. Die Flachbahn lag südlich der Melzl-Remise und wurde gegen die Stadt zu vom Kugelfang begrenzt, wo sich auch die Tribünen befanden. Der Hinderniskurs führte bis an den Würmkanal nahe zum Riesenfeld und hatte zum Teil recht schwierige Sprünge, u.a. einen Holzstoß, eine Schanze, einen Doppelsprung und einige Bretterwände. Der Präsident des Vereins war damals der F ü r s t H o h e n l o h e - S c h i l l i n g s f ü r s t. Das Renncomité bestand aus den G r a f e n v o n A r c o S t e p p b e r g und v o n S t a u f f e n b e r g , sowie dem Privatier S c h ü s s l. Die Sekretariatsgeschäfte führte von der Gründung des Vereins bis 1884 der H o f v e t e r i n ä r S o n d e r m a n n. - Die Preise waren auch in jener Zeit anderwärts höher als in München, aber sehr schöne Ehrenpreise, die oft vom Hause Wittelsbach gestiftet waren, glichen das etwas aus. Besonders blühte der Amateursport. Die bekanntesten Amateurreiter dieser Zeit kamen gern von auswärts nach München, so daß sich in den Starterlisten Namen wie v o n M o s s m e r , G r a f W e s t p h a l e n , F ü r s t v o n T h u r n u n d T a x i s , R o s e n b e r g u.a. fanden. Der erste siegreiche Bayer auf dem Oberwiesenfeld war der Premier Lieutenant v o n L a R o c h e. Weitere bayrische Amateure, die sich auszeichneten, waren F r e i h e r r v o n W a l d e n f e l s , F r e i h e r r v o n G e n d e r , die beiden B a r o n e E g o n und E m i l v o n S c h ä z l e r und der F r e i h e r r v o n O s t i n i. Auch P r i n z L e o p o l d v o n B a y e r n startete und war bei sechs Starts zweimal vorne, 1867 in einem Hürdenrennen mit "Lola" und 1870 in einer Steeple-Chase mit "Rejected". Etwas später trat der Chevauleger-Lieutenant G r a s h e y auf den Plan, der wohl als erster richtiger bayerischer Herrenreiter und Rennstallbesitzer angesprochen werden kann. Seine Pferde gewannen nicht nur auf dem Oberwiesenfeld, sondern auch in Baden, Hamburg-Horn, Hoppegarten und kleineren Bahnen. Ab 1877 wurde der Sekondelieutenant T h e o d o r K i m m e r l e durch schneidige Ritte schnell populär. Die Hindernisrennen waren fast nur mit Ehrenpreisen ausgezeichnet, dazu kamen nur Einsätze und Reuegelder, selten ein Geldpreis. Trotzdem wurde als Hauptereignis jährlich eine Prüfung zwischen den Flaggen gelaufen, eine namenlose Steeple-Chase, die Vorläufe-

rin des Preises von Riem, bzw. des Armee-Jagdrennens. Auf der Flachbahn wurde bereits ab 1866 das heute noch bestehende Bayerische Zuchtrennen gelaufen, das damals allerdings noch keineswegs unter klassischen Bedingungen entschieden wurde. Seine heutige Bedeutung erlangte es erst ab 1900; 1866 wurde es als Jockeyrennen für bayerische Pferde ausgeschrieben und mit 330 Gulden dotiert. Siegerin wurde die Stute "Pauline" des Herrn X a v e r B u c h - n e r, die gegen einen einzigen Gegner den Preis errang. Die Beteiligung blieb auch in den folgenden Jahren schwach, die Ausschreibung änderte sich häufig. Im allgemeinen waren die Flachrennen von Anfang an besser dotierte Prüfungen, so daß der erfolgreichste bayerische Rennstallbesitzer jener Zeit, G r a f M a x v o n L e r c h e n f e l d, der in St. Gilla¹⁾ selbst züchtete, in den Jahren 1874 - 1886 bei zwölf Siegen seiner Pferde und neun Plätzen immerhin auf 27 663 Mark Gewinn kam. Gute Pferde von ihm waren die selbst gezüchteten "Vallada", "Corneo", "Wotan" und "Sir John Falstaff", der auch im Ausland ein paar Siege erringen konnte und 1888 die große Steeple-Chase zu Rom gewann. F r e i h. v o n S c h ä z l e r 's Pferde erkämpften sich allein sieben mal den Sieg im Bayerischen Zuchtrennen und damit 17 622 Mark.- Bestes Pferd auf dem Oberwiesenfeld war Herrn S i m o n K r a m e r 's braune Stute "Alice", eine englische Vollblüterin, die insgesamt 10 Rennen und 10 720 Mark gewann. Sie zählte übrigens auch zu den Cracks der Wiesenrennen. - Ab 1880 wurde die Rennstrecke nicht mehr in bayerischen Poststunden, sondern in Meter und Kilometer angegeben (3,7 km = 1 bayerische Poststunde). 1887 wurden die letzten Rennen auf dem Oberwiesenfeld gelaufen. Die allerletzte Konkurrenz war ein Zuchttrabreiten für vierjährige und ältere bayerische Pferde über 2000 m, das die elfjährige Stute "Lux" gewann.

Ab 1888 wurden die Rennen dann im Westen der Stadt veranstaltet und zwar auf einer im Privatbesitz der Herren L u d w i g S e d l m a y r und J o s e p h D o r n befindlichen Bahn in Friedenheim. Sie lag an der Fürstenriederstraße mit Front der Tribünen gegen die Stadt. Noch bis vor wenigen Jahren stand eine der Tribünen dort und wurde als eine Art Lagenschuppen benutzt. Heute sind große Wohnblöcke dort zu finden, wo vor der Jahrhundertwende edle Pferde um den Sieg kämpften. Die Flachbahn war 1600 m lang, bedauerlicherweise jedoch zu rund angelegt, so daß sie keine richtigen Linien aufwies, die das Galoppiervermögen der Pferde geprüft hätten. Auch der Ein-

1) St. Gilla; Großgut im Landkreis Regensburg, umfaßte seinerzeit 13 ha Äcker, 58 ha Wiesen und Weiden, 90 ha Wald. Dort wurde auch der St. Gillaamoosmarkt alljährlich abgehalten.

lauf war viel zu kurz. Besser angelegt war der Hinderniskurs mit 11 Hindernissen, der u.a. über zwei Steinmauern, einen Doppelsprung und eine irische Bank führte. Der offizielle Veranstalter der Friedenheimer Rennen war der Rennverein München II. Der eigentliche Organisator war und blieb aber der Münchener Rennverein. Es wurde weiterhin nur ein zweitägiges Frühjahrsmeeting abgehalten. Da auf der neuen Bahn stärkerer Besuch und dadurch auch höhere Einnahmen erreicht wurden, konnten die Gewinne heraufgesetzt werden, was wiederum eine stärkere Beteiligung auswärtiger Ställe zur Folge hatte. 1894 unternahm man den Versuch eines Herbstmeetings, der jedoch scheiterte. Bei dieser Gelegenheit wurde auch am 14. Oktober das erste bayerische Zweijährigenrennen gelaufen. Es sah Dr. v o n L a n g - P u c h h o f 's Stute "Viola" als Siegerin.

Bereits seit 1888 wurde der Totalisator betrieben. Noch 1882 hatte das Reichsgericht in einem Urteil vom 7. Juli das Wetten als reines Glücksspiel betrachtet. Dieser Spruch wurde später dann doch revidiert. Der T o t o war anfangs nur für die Besucher des ersten Platzes erlaubt, gegen Lösung einer besonderen Eintrittskarte im Preise von zwei Mark. Es konnte nur Sieg gewettet werden; erst ab 1893 gab es auch Platzwetten. Der Abzug betrug in jener Zeit 10 %.

Beinahe an jedem Renntag wurde auch ein Trabrennen abgehalten. In der Statistik der erfolgreichen Rennställe der Friedenheimer Zeit rangiert das Königliche Hofgestüt Bergstetten bei den Flachrennen an erster Stelle mit einer Gewinnsumme von 14 038 Mark. Es war 1894 erstmals mit selbstgezogenen Vollblütern gestartet. Das beste Bergstettener Flachpferd war der braune Hengst "Prophet" von Blue Rock a.d. Profitrole. An zweiter Stelle stand das Gestüt des Herrn v o n L a n g - P u c h h o f bei Radldorf. Dieses Gestüt wurde mit großer Passion betrieben und hatte ein blutmäßig sehr gut ausgewähltes Stutenmaterial. Ende des 19. Jahrhunderts rückte es sogar zu einer führenden Rolle auf dem Gebiete der deutschen Vollblutzucht auf. 1896 umfaßte es zwei Deckhengste und 24 Mutterstuten. Während der Franzose "Carmaux" nicht befriedigen konnte, war der bei einer Nachlaßauktion erworbene "Talpra Magyar" von Buccaneer aus der Kincsem mit recht gutem Erfolg als Pascha tätig. Vor seiner Puchhofer Zeit hatte er bereits den Sieger des Großen Preises von Baden, "Tokio", gezeugt. 1896 gewannen seine Nachkommen in Österreich 98 610 Kronen. Gute Stuten des Gestütes waren die beiden Diana Siegerinnen "Migräne" von Flageolot (1894) und "Seemärchen" von Galliard (1896). Ferner gehörte zum Stutenbestand die über viel Rennvermögen verfügende "Gloire de Dijon", die 1894 und 1895 den

Hamburger Pokal gewann. Auch der 1894/95 zu den besten deutschen Steeplern gehörende "Meistersinger I" von Chamant a.d. Mocassin, der ab 1896 als Pascha für das Königliche Hofgestüt Bergstetten erworben wurde, war in Puchhof gezogen. Einen sehr guten Griff tat Dr. v o n L a n g auch mit der 1894 eingeführten "Hyeres". Sie wurde Mutter von "Hut ab" (Preis der Diana), "Hutschachtel" (Großer Preis von Hannover, Silberner Schild), "Hüon" (Silberner Schild) und vor allem des ersten bayerischen Derbysiegers "Hagen" von Charibert, der im Jahre 1900 mit dem Blauen Band geschmückt vom Horner Moor in seine Heimat zurückkehrte. Allerdings war zu diesem Sieg eine gute Portion Glück nötig! Es wird folgende Geschichte darüber berichtet:

Favorit dieses Rennens war der bereits im Wiener Derby siegreich gebliebene Hengst "Capo Gallo" unter Jockey F r a n k S h a r p e. Letzterer ging jedoch betrunken ins Rennen, verpulte den Hengst und wurde nur Vierter. Ob dabei noch eine Wettschiebung eine Rolle spielte, konnte nicht geklärt werden. Glücklicher Sieger wurde "Hagen" unter H. I b b e t, dessen Start am Morgen des Derbytages noch äußerst fraglich war. Wie überraschend der Sieg des bayerischen Hengstes kam, zeigt am besten die Siegquote von 277:10. Soviel über dieses damals bekannteste der bayerischen Vollblutgestüte.

Es bestanden dann noch etliche kleinere Zuchten, zumeist im Besitz des bayerischen Adels, von denen jedoch keine größere Bedeutung erlangte. Erwähnt seien vielleicht die Zuchten des Grafen A r c o - Z i n n e b e r g in Schönbürg (Niederbayern), das Gestüt Ludwigsfeld, das später die Heimat des berühmten Trabers "Vitruv" wurde, Gestüt Steinach bei Straubing, dessen Besitzer Dr. A. v o n S c h m i e d e r Schwiegersohn von Dr. L a n g wurde, ferner noch die Zucht des G r a f e n M o y in Steppberg und die des G r a f e n M a x v o n L e r c h e n f e l d in St. Gilla.

Der erfolgreichste Besitzer zwischen den Flaggen wurde der R i t t m e i - s t e r T h e o d o r K i m m e r l e, der selbst trainierte und meist seine Pferde auch selbst steuerte. Er konnte 14 100 Mark gewinnen. Seine besten Verdienner waren "Young Prince" und "Oreste". Zweiter wurde der Stall Weinberg aus Frankfurt (das heutige Gestüt Waldfried), dessen bester Vertreter "Mirabelle" war. Übrigens war dieser Stall in der Flachrennstatistik an dritter Stelle.

Auch in der Pfalz begann man in dieser Zeit sich mehr für den Rennsport zu interessieren. 1886 wurde in Neustadt in der Pfalz das erste Rennen abgewickelt. Dies war durch Zeichnung freiwilliger Beträge ermöglicht worden. 1887 wurde der Pfälzische Rennverein gegründet, dem 78 Mitglieder beitraten. Der bekannte

Landstallmeister P e t e r A d a m förderte ihn stark und war Ehrenmitglied des Vereins. Eine stärkere Beteiligung war auch noch von seiten des aktiven Offizierscorps zu verzeichnen. Unterstützung fand der Verein ferner durch das Königshaus, den Unionclub und den Trabrennverein. Letzterer leistete aber bald keine Beiträge mehr. Das Unternehmen war jedoch im ganzen betrachtet recht erfolgreich. Ein zweiter Pfälzer Rennverein befand sich in Zweibrücken.

Ein in Regensburg befindlicher Rennverein erfreute sich der besonderen Huld des F ü r s t e n A l b e r t v o n T h u r m u n d T a x i s. Das Programm war immer recht gut ausgeschrieben und dotiert. Es bestand in Hindernisrennen und Jockeyflachrennen und hatte als Jahreshöhepunkt den "Großen Preis von Regensburg".

b) Die Riemer Epoche im bayerischen Rennsport

Kehren wir nun nach diesem kurzen Abstecher wieder in die Metropole des bayerischen Rennsports zurück. Schon seit langer Zeit hatte sich der Münchener Rennverein um ein eigenes Heim bemüht. Bereits wenige Jahre nach der Gründung, nämlich 1873, war die Sache zum ersten Mal zur Sprache gekommen. In den achtziger Jahren herrschte betreffs Anlage eines ständigen Rennplatzes in München ein reger Briefwechsel zwischen dem Magistrat und dem Verein. Auch die Theresienwiese stand als geeignetes Gelände dabei einmal zur Debatte. Aber immer wieder scheiterten die Projekte. Bei der Hauptversammlung des Rennvereins am 25. Mai 1895 wurde dann die Erwerbung eines 156 Tagwerk großen Terrains in Riem für 158 000 Mark gebilligt. Mit der Erstellung der Anlage wurde der Garteningenieur J ü r g e n s aus Hamburg beauftragt. Die Riemer Bahn besitzt schöne lange Linien, besonders günstig ist die hauptsächlich für Zweijährigen-Rennen benützte 1000 Meter-Gerade, die bis zum Ziel um ungefähr 3 Meter ansteigt. Infolge eines Vermessungsfehlers beträgt die Bahnlänge nicht genau 2000 Meter; der 2000 m Start liegt ungefähr 50 m links vom Ziel. Der mit nicht ganz leichten aber fairen Sprüngen versehene Hinderniskurs mit dem bei den Zuschauern sehr beliebten Tribünengraben wurde nach dem Muster von Auteuil angelegt. Für die Tribünen (Zimmermeister E h r e n g u t) diente Karlshorst als Muster, hier in München wurden sie aber aus Holz gebaut. Die Gesamtkosten für Anlage und Einrichtung der Bahn betrugen schließlich 449 349 Mark. Alles in allem war hier eine Rennbahn ent-

standen, die heute als die schönste Bahn der Bundesrepublik angesprochen wird und neben Hoppegarten in Berlin wohl auch als schönste von ganz Deutschland. Charakteristisch für sie ist, daß sie nicht den häufigen Rechtskurs besitzt, sondern links herum führt. Das ist für Gästepferde aus dem Rheinland manchmal nicht so ganz einfach, da die Rennen im Kartellgebiet alle Rechtskurs besitzen und nur Frankfurt, Baden-Baden und einige kleinere mitteldeutsche Bahnen noch links herum führen. Überschätzen soll man die Schwierigkeit andererseits auch wieder nicht, da der Linkskurs vielen Pferden ganz gut liegt und die meisten wirklich erstklassigen Tiere mit jeder Bahn fertig werden.

Wenden wir uns aber jetzt dem 27. Mai 1897 zu, dem Eröffnungstag des neuen Rennplatzes. Endlich war es soweit! Eine sportlich und gesellschaftlich äußerst gelungene Veranstaltung, bei der nur das Wetter nicht ganz mitmachte, bildete den Auftakt für einen neuen Zeitabschnitt im Münchener Galopp-sport. Eine große Menge Besucher jubelte dem Sieger des Tribünenrennens zu, mit dem die neue Bahn eröffnet wurde. Es war G r a f A r c o Z i n n e b e r g 's dreijähriger dunkelbrauner Hengst "Mauritius" unter Jockey M a c F a r l a n e, der als erster den Zielpfosten erreichte und dabei sieben Gegner Überlegen hinter sich ließ. Ferner wurde die Bavaria Steeple Chase für bayerische Offiziere gelaufen, für die P r i n z r e - g e n t L u i t p o l d einen Geldpreis von 1000 Mark und als Ehrenpreis ein silbernes Besteckservice gestiftet hatte. Hier war "Young Prince" unter T h e o d o r K i m m e r l e mit 84 Kilo gegen vier Konkurrenten siegreich. Dann folgte das Zuchtrennen über 2000 Meter, das der Bergstettener "Infant" unter Jockey P l e n d l gewann. Es wurden am gleichen Tage noch ein Verkaufshürdenrennen für Herren und der Preis von Nymphenburg, ein Jagdrennen, das infolge der grundlos gewordenen Bahn von 4500 Meter auf 4000 Meter verkürzt werden mußte, gelaufen. Der zweite Tag, der 30. Mai, wurde bei herrlichem Wetter ein noch größerer Erfolg als es der Premierentag gewesen war. Als Hauptereignis war der Preis der Stadt München ausgeschrieben worden, für den der Magistrat einen Preis von 5000 Mark gestiftet hatte und der bis 1914 alljährlich gelaufen wurde. Siegerin blieb Stall A r c o Z i n n e - b e r g 's "Offensive", deren Stallgefährte "Mauritius" den zweiten Platz belegte. Am selben Tage wurde noch das Armeejagdrennen abgehalten, in dem T h e o d o r K i m m e r l e an "Najad II" den Sieger steuern konnte. Übrigens war das bayerische Königshaus an beiden Tagen anwesend. Weitere Ver-anstaltungen fanden am 27. Juni und 17. Oktober des gleichen Jahres statt. Beim Sommerrenntag wurde der neugeschaffene Preis von Bergstetten für Zwei-

jährige entschieden, für den der Prinzregent einen Preis von 3000 Mark gestiftet hatte. Siegerin wurde "Saint P^aques" unter A l b e r t S c h l ä f - k e.

In den nächsten Jahren konnte der Verein eine ständige Aufwärtsentwicklung verzeichnen. 1898 wurde die Zahl der Renntage von vier auf sechs erhöht. Es wurden drei je zweitägige Veranstaltungen im Mai, Juni und Oktober abgehalten. 1899 umfaßte das Frühjahrsmeeting erstmals drei Tage. - 1900 kam das Reichsgesetz über die Totosteu^r heraus, das einen Abzug von 16 2/3 % des Umsatzes vorsah, davon die Hälfte für den Verein. Eine Gesetzeslücke ermöglichte als erste Reaktion der Rennvereine einen Vereinstoto nur für Mitglieder, der steuerfrei war. 1906 griff die Steuer aber auch hier ein. Während jedoch die Schäden der Totalisatorsteuer in Norddeutschland durch die stark erhöhten Staatspreise etwas ausgeglichen wurden, gab es hierzulande nichts Derartiges. Erst nach der Inflation, als die Weiterführung der Rennen fast unmöglich geworden war, durfte der hiesige Verein 13 1/3 % für seine Zwecke behalten durch Entgegenkommen der Behörden, während in Preußen und Baden den Vereinen 15 % zugestanden wurden.

Das Jahr 1900 sah in dem Puchhofer "Hagen" von Charibert a.d. Hyeres zum ersten Mal ein in Bayern gezogenes Pferd im Deutschen Derby als Sieger. Der Verein hatte in diesem Jahr 1361 ordentliche Mitglieder, erst ab 1901 gab es auch die Einrichtung der außerordentlichen Mitglieder. Als 400. Rennen des Vereins wurde 1901 der Preis von Riem gelaufen und von "Not Out II", einer fünfjährigen braunen Stute des Herrn v o n S t e t t e n, gewonnen. Leider ereignete sich in diesem Jahr auch ein Todessturz in Riem. Jockey H e i n r i c h P l e n d l, der mit "White Socks" zu Fall gekommen war, starb kurz nach dem Unfall.

1905 wurde an dem mit 50 000 Mark dotierten Bayernpreis für zweijährige und ältere Pferde über 1400 Meter ein wirklich bedeutendes Jahreshauptereignis geschaffen, das auch eine Reihe erstklassiger Pferde am Start sah. Erster wurde Dr. v o n B l e i c h r ö d e r 's dreijähriger Fuchs "Holländer" vor "Festino". Ein Jahr darauf gewann "Fels" im Canter. 1907 war es "Fabula", die als Siegerin den Pfosten passierte, ein Doppelerfolg blieb der ausgezeichneten Rennstute verwehrt, da sie 1908 den Graditzer "Kakadu I" nicht am Siege hindern konnte. Inzwischen mußte der Verein leider einsehen, daß sich der hohe Preis nicht halten ließ, und so wurde 1909 der letzte Bayernpreis gelaufen, den nach äußerst spannendem Rennverlauf die Weiler Stute "Tausendschön" für ihre Farben erringen konnte. Sie wurde von dem amerikanischen Jockey

J. M i l l e r gesteuert. Da ab 1906 - wohl infolge des neuen Totalisatorgesetzes - die Entwicklung nach abwärts fürs erste nicht aufzuhalten schien, wandte sich der Verein nun in verstärktem Maße der Förderung des Herren- und Offizierssportes zu. Auf diese Weise kam er mit Ehrenpreisen und minimalen Geldpreisen besser weg. Auch wurden kleine Provinzrenntage abgehalten, zum Beispiel in Landshut, Augsburg, Rosenheim und anderen Orten, um den Ställen mehr Verdienstmöglichkeiten zu bieten. Mit dem Wegfall des Bayernpreises setzte eine langsame Erholung der Finanzen ein, und ab 1910 wurde wieder das alte Durchschnittsprogramm geboten. Als neues Hauptereignis stand das Herbst-Handicap, das mit 10 000 Mark dotiert war, auf dem Programm. Die reinen Ehrenpreisrennen wurden wieder aufgehoben und verschiedene Prüfungen im Preis aufgebessert. Der Riemer Rennverein führte als einer der ersten deutschen Vereine Züchterprämien ein.

1907 und 1908 konnte die bayerische Zucht des G r a f e n A r c o - Z i n n e b e r g mit dem Hengst "Miracle" schöne Auslandserfolge buchen; er gewann in Wien das Hugo Henckel-Memorial 1907 und den Budapester K ö - n i g i n - E l i s a b e t h - Preis 1908. Sein Halbbruder "Mirage" war 1911 in den Trial Stakes in Wien und im Budapester Alager-Preis erfolgreich. In den Jahren nach 1900 waren an der Bahn ständig Verbesserungen vorgenommen worden. So war 1902 die elektrische Zeitmessung eingeführt worden, die Startmaschine und eine Sandtrainierbahn im Innern der Bahn wurden eingerichtet um etwa 35 000 Mark. 1903 hatte man die Wiesen stadtwärts von der Bahn gepachtet und dabei drei neue Trainierbahnen erhalten. Im Jahre 1904 wurde eine selbständige Ökonomie erworben. 1905 hatte man eine Bewässerungsanlage für die gesamte Flachbahn eingerichtet.

Von 1911 ab ging es in Riem wieder aufwärts. Ein sich über zwei Tage erstreckendes Herbstmeeting im August wurde neu eingeführt. Der erste Mai-renntag wurde als Jubiläumsrenntag zu Ehren des 90. Geburtstages des Prinzregenten ausgeschrieben, wobei es in den einzelnen Rennen wertvolle Ehrenpreise für die Sieger gab. Im Jahr darauf erhielt man schon ein Dutzend Renntage ab. Der Durchschnittspreis einer Konkurrenz betrug an die 3000 Mark. Am 29. Juni wurde das 1000. Rennen des Vereins gelaufen, das der sehr populäre sechsjährige "Bauernfänger" gewann. "Bauernfänger" war in Puchhof gezogen. Er war ein totsicherer Springer und vor allem für lange und längste Distanzen geeignet. Auswärts konnte er ebenfalls schöne Erfolge erringen, so gewann er Stuttgart's wertvollstes Hindernisrennen, den Preis von Weil und siegte unter dem G r a f e n H o l c k im Kaiserin Augusta Viktoria-Jagdrennen in Hamburg.

Während 1913 ein weiterer Renntag eingeschoben werden konnte, brachte es der Verein ein Jahr darauf wegen des Kriegausbruches nur auf sieben Renntage. - 1915 fand er erste Renntag erst am 4. Juli statt. Es gab weder Musik noch Totalisator, jedoch die Eintrittspreise hatte man stark erhöht. Gelaufen wurde das Bayerische Zuchtrennen, der Preis von Bergstetten und noch drei weitere Rennen. Selbstverständlich gab es ohne Toto ein beträchtliches Defizit. Trotzdem hielt der Verein noch eine weitere Veranstaltung am 26. September ab. Obwohl der Totalisator wieder zugelassen worden war, verursachten die schwach besetzten Prüfungen erneut einen Mißerfolg für die Vereinskasse. Auch die sieben Renntage 1916 und die acht Veranstaltungen 1917 brachten wegen der ständig kleinen Felder ein Defizit. Schon damals gab es viele Ställe, welche die höheren Rennpreise mehr lockten, die es andernorts zu holen gab und die nicht daran dachten, daß die Siege auswärts meist schwerer erkämpft werden müssen als zuhause.

Dann kam völlig Überraschend 1918 das bisher beste Jahr des Rennvereins, sowohl in sportlicher als auch in finanzieller Hinsicht. Schon im Mai gab es Riesenfelder, weit über 50 auswärtige Pferde starteten und zwei Rennen mußten sogar geteilt werden. Und wie es an den beiden Mairenntagen anfang, so ging es das ganze Jahr über weiter. Verantwortlich für diese Entwicklung war eine Beschränkung der Renntage in ganz Deutschland, so daß die Ställe jetzt jeden erreichbaren Verdienst mitnahmen. Es wurden sogar noch zwei zusätzliche Herbstrenntage eingeschaltet. Daß der Rennbetrieb in diesem Maße aufrechterhalten werden konnte, war mit ein großes Verdienst von K ö n i g L u d w i g III., der immer ein hochherziger Freund und Gönner und ein Mitglied des Riemer Vereins war. Er versäumte auch bei schlechtestem Wetter keinen Renntag. Erstmals war er als Prinz 1866 beim Mairenntag auf dem Oberwiesenfeld anwesend. Er erkannte die Wichtigkeit der Vollblutzucht für die Gesamtpferdezucht und begründete die Vollblutzucht in Leutstetten. Die ersten Vollblutstuten, die dorthin kamen, waren in Sarvar in Ungarn gezogen und wurden bald wieder abgegeben. 1894 begann man erneut mit der Zucht und zwar mit der guten Siegerin "Herpenye", die in Ungarn gezogen war, hier in Bayern in Puchhofer Farben lief und vier Rennen gewann. In der Zucht brachte sie den Sieger des ersten, nach klassischen Bedingungen ausgetragenen Bayerischen Zuchtrennens im Jahre 1900 "Heribert", der allerdings in totem Rennen mit dem Puchhofer "Minnesänger" einkam und ferner "Herzass", die den Großen Preis von München über 1600 Meter 1902 gewann und im gleichen Jahr auch noch im Bayerischen Zuchtrennen siegte. Bereits 1896 ließ der damalige P r i n z L u d w i g v o n B a y e r n als

Rennfarbe ein blau-weiß gestreiftes Dreß und eine blauweiße Kappe eintragen. Die Zahl der Leutstettener Stuten stieg ständig, 1915 kam ein eigener Beschäler "Laudon". Der Rennstall wurde erst zu einem Teil in Hoppegarten, zu einem anderen Teil in Frankfurt-Niederrad und der Rest in München bei den Trainern P r e s s und P. S e i f f e r t gearbeitet. Später siedelte der ganze Stall nach München über. Trainer wurde anfangs F. E g e r, dann I. L i p p o l d. Reiter war der heutige Ebbesloher Trainer A. O l e j n i k. Der erste Träger der weiß-blauen Farben war "Readbizom", der 1897 sein erstes Rennen in Regensburg gewann, später aber auch in München siegte. Das erste selbstgezogene Produkt, das erfolgreich war, hieß "Auerhenne". Ihr Sieg in einem Zweijährigen Rennen am 10. Oktober 1898 wurde mit der Rekordquote von 540:10 vom Toto ausgezahlt. 1918 konnte "Eiffilio" unter O l e j n i k für den Stall der Königsfamilie noch einmal das Bayerische Zuchtrennen gewinnen.

1918 gewann die in Steinach von Dr. v o n S c h m i e d e r gezogene "Reichenau" das Österreichische Derby in Wien, nachdem sie 1917 bereits den Austria-Preis auf ihr Konto gebracht hatte.

Erwähnt sei hier auch noch, daß die äußerst erfolgreiche Zucht des Dr. v o n S c h m i e d e r in den Jahren 1909 - 1916 im Bayerischen Zuchtrennen achtmal den Sieger stellen konnte. Hervorzuheben ist hierbei der Sieger von 1911 "Don Cesar" (B u l l o c k), der zur ersten deutschen Garnitur zählte. Der Sieger von 1916 "Blauer Vogel" verdient Erwähnung, da er als mütterlicher Großvater der Siegerin im Olympischen Jagdspringen 1936 "Tora" zeichnet.

1919 verkehrten wegen der politischen Wirren in Deutschland keine Züge zum Rennplatz. Trotzdem waren die Rennbegeisterten alle zur Stelle. Sie pilgerten eben von Steinhausen aus zu Fuß zum Rennen oder ließen sich von tüchtigen Unternehmen mit "Bruckenwagerln", denen alte Kriegsveteranen vorgespannt waren, nach Riem befördern. Die Preise fingen an, ständig zu steigen, von Meeting zu Meeting wurden sie erhöht und die beginnende Inflation führte zu einer Scheinblüte.

1920 waren wieder die Beförderungsschwierigkeiten zur Rennbahn das einzig Negative. Der Rennbetrieb konnte weiterhin gesteigert werden, es fanden nun an einem Nachmittag sieben Rennen statt. Die Herrenreiten wurden wieder eingeführt und fanden wohl Anklang beim Publikum, nicht aber genügend Teilnehmer. In jene Zeit fällt die Einführung der Transportkostenentschädigungen,

die die Vereinskasse infolge der weiten Entfernung Münchens von den übrigen deutschen Bahnen schwer belastete. In diesem Jahr gab es auch die bis dahin höchste Quote Riems. Im Hürdenrennen um den Preis von Pasing zahlte "St. Barbara" 1335:10 auf Sieg. Der Hinderniskurs wurde

1921 überholt und verbessert. Von 1921 an gestaltete sich die Durchführung des Rennbetriebs immer schwieriger, da die Besetzung der Rennen meistens ziemlich schwach ausfiel und beim Verein noch dazu empfindlicher Geldmangel herrschte. 1921 gab es leider wieder einen tödlichen Unfall in Riem. Jockey W. P o t t h o f starb an einer Wirbelsäuleverletzung, die er sich beim Sturz mit "Teddy Bär" zugezogen hatte.

1922 Ein Jahr darauf feierte die Riemer Rennbahn ihr 25 jähriges Bestehen. Aus diesem Anlaß fand ein glänzendes Jubiläumsmeeting statt, bei dem auch der Wettergott endlich einmal Einsehen zeigte. Eine Million Mark und Ehrenpreise waren ausgesetzt. Der Ehrenpräsident des Vereins, P r i n z L e o p o l d, stiftete ein ehemaliges Geschenk L u d w i g II. an die Königin Mutter: eine silberne mit Edelsteinen geschmückte Gruppe - Amor drei Schwäne lenkend - für den siegreichen Reiter des Präsidentenpreises. Gewinner wurde Herr L. S t a u d i n g e r. Aus den Kreisen der heimischen Industrie flossen Geldbeträge. Besonderen Anklang beim Publikum fanden die beiden Herrenreiten in alten Uniformen am zweiten Veranstaltungstag, das Theodor Kimmle-Rennen, das M a j o r v o n M o s s n e r auf "Condé" siegreich sah und das Jubiläumsjagdrennen, das T. v o n S c h r e n c k - N o t z i n g auf "Finboge" gewann. Das Hauptereignis des Meetings, den über 2000 Meter führenden Jubiläumspreis, sah in dem Weinberger Dreijährigen "Aventin" einen ganz überlegenen Sieger. Nur vier Gegner hatten sich dem Favoriten gestellt, der von Meisterjockey O t t o S c h m i d t geritten wurde. Zweiter wurde "Kern", der am Tage zuvor den Jubiläumsausgleich gewonnen hatte. Im Industriepreis siegte "Rih", während der Preis der bayerischen Züchter nicht vom haushohen Favoriten "Anakreon", dem Stallgefährten "Aventins", gewonnen wurde, sondern an den von Jockey K. K e i m ausgezeichnet gerittenen "Taurus" fiel, der als einziger bayerischer Vertreter an den Start gegangen war. Allerdings gab es ein äußerst knappes Ende, der Richterspruch lautete auf einen Kopfsieg.

1923 Im Inflationsjahr 1923 waren von der obersten Rennbehörde Grundpreise eingeführt worden, die sich in Bezug auf die Höhe nach den Vorkriegsrennpreisen richten sollten. Dazu kam ein jeweiliger Teuerungszuschlag, der

bald astronomische Höhen erreichte. Besondere Ereignisse fanden in diesem Jahr nicht statt. Erstmals gab es konzessionierte Buchmacher auf der Rennbahn.

1924 besaß der Verein kaum noch Geldmittel und mußte von den Mitgliedern einen Nachschuß von 100 Mark verlangen und von Besitzern und Gönnern Geldmittel beschaffen. Infolge der katastrophalen Geldknappheit brachten die Sommerrenntage ungeheure Defizite. Erst im Oktober gab es einen kleinen Überschuß. Da die ab 1901 vorhandene Möglichkeit der außerordentlichen Mitgliedschaft ab 1922 nicht mehr bestand, gab es 1924 nur mehr 79 ordentliche Mitglieder, so daß von dieser Richtung her keine großen Einnahmen zu erwarten waren.

1925 Ab diesem Jahr, in dem der Münchener Rennverein sein 60 jähriges Jubiläum feierte, schien es wieder etwas aufwärts zu gehen. Ein großer Freund und Gönner des Vereins in diesen Jahren war der Geheimrat S c h a r r e r aus Bernried. Wiederholt rettete er den Verein aus arger finanzieller Bedrängnis.

In den nächsten Jahren hielten sich Einnahmen und Ausgaben immer so ungefähr die Waage, wenn auch eher die Zahl der Ausgaben leicht überwog.

Es fanden jährlich auch noch Winterrennen in Garmisch-Partenkirchen statt mit Trabfahren, Herrenflachrennen und Skijöring. Schöne Siege errang dort Herr v o n M o s s n e r auf "Rochebelle". In den Trabfahren machte besonders der beim Publikum sehr beliebte "Colonel Dillon" von sich reden.

1928 hielt der Verein zehn Renntage mit 73 Rennen ab, war aber in ungewöhnlicher Weise vom Wetterpech verfolgt. Erfreulich war, daß auch in diesem Jahr ein bayerisches Pferd das Deutsche Derby gewann, nämlich "Lupus" von Herold a.d. Lux. Er siegte auch noch in der Union, Kartellrennen der Dreijährigen und St. Leger und war hinter dem Ausnahmepferd "Oleander" und "Lamos" Dritter im Großen Preis von Baden und Zweiter im Fürstenbergrennen hinter dem Franzosen "Castel Sardo". Insgesamt betrug seine Gewinnsumme 160 345 Mark. Interessant ist, daß "Lupus" später nach Oldenburg in die Halbblutzucht ging, wo er auch heute noch blutmäßig vertreten ist. Ein in direkter Linie von ihm abstammender Hengst "Lothar" wurde, nachdem er auf der DLG 1955 in München den 1. Preis erhielt, 1956 auf der DLG in Hannover Siegerhengst.

1929 wurden wieder 15 Renntage festgesetzt. Was aber den Rennverein betraf, so war dessen Lage keineswegs rosig. Es mußten schon längst fällige Reparaturen durchgeführt werden, zum Beispiel an den Tribünen, Stallungen und Rails, um die Erhaltung und Durchführung der Rennen nicht zu gefährden. Um dies zu ermöglichen, mußten neue Quellen erschlossen werden, da man für das zu erwartende Defizit eine Rückendeckung benötigte. Es wurde ein Garantiefond geschaffen, der eine Höhe von 39 000 Mark aufwies und von 32 ordentlichen Mitgliedern und 7 Gönnern gezeichnet war.

1931 jedoch wurde die Schuldenlast zu drückend. Wenn auch der Verein das Bayerische Zuchtrennen und das übrige Programm zunächst noch durchhalten konnte, so mußte er doch im Herbst unter dem Druck der Verhältnisse seine Pforten schließen, und es dauerte etliche Jahre, bis von neuem die Startglocke edle Vollblüter zum Kampf um den Sieg auf den grünen Rasen rief.

III. Zusammenfassung und Schlußbetrach- tung über die heutigen Verhältnisse im Rennsport

Wir haben nun die Geschichte der Pferderennen über einen Zeitraum von Jahrhunderten verfolgt und zwar war es, um ein vollständiges Bild zu erhalten, nicht möglich, nur die Vorgänge in Bayern allein zu erfassen. Bei einem nochmaligen Rückblick ist festzustellen, daß sich die ganze Entwicklung in drei große Abschnitte einteilen läßt: Da ist erstens die Stufe der kultischen Rennen. Sie ist tonangebend in der Zeit, aus der die frühen Informationen stammen und spielte eine besondere Rolle schon vor Christi Geburt bei den alten Griechen und Römern. Wir finden sie auch noch in späteren Jahrhunderten, hauptsächlich beim Totenkult, bei den Hunnen, Slaven, Kelten und in Britannien. Nichts aber läßt darauf schließen, daß sich diese Epoche auch in Bayern auswirkte.

Der Sportgedanke war hier - besonders bei den Rennen während der Olympischen Spiele und den Zirkusrennen in Rom - wesentlich ausgeprägter als im zweiten Abschnitt der Renngeschichte, in dem die Rennen eigentlich ausschließlich der Volksbelustigung dienten. Der Übergang vom Kult zum Volksfest erfolgte nun nicht von heute auf morgen. Er führte vielmehr - wie in den früheren Abschnitten ja schon beschrieben wurde - über jene Rennen, die von der katholischen Kirche aus heidnischem Brauchtum übernommen und mindestens anfänglich stark gefördert worden waren. Diese Epoche begann in Bayern mit den Scharlachrennen und setzte sich, nach einer nahezu vollständigen Unterbrechung von mehreren Jahrzehnten, in den Oktoberfestrennen und den mit diesen wieder neuaufliebenden Bauernrennen fort. Die "Rennnats" jenes langen Zeitraums erreichten in Bayern eine Popularität, die uns heute nahezu unwahrscheinlich vorkommt. Vielleicht können wir sie noch etwas ahnen, wenn wir in unserem Urlaub einmal zufällig zu irgendwelchen "wildem" oder "halbwildem" Rennen in Ober- oder Niederbayern kommen und sehen, daß dort bei solchen Gelegenheiten in kleinen Orten oder Marktflecken Tausende von Zuschauern zusammenströmen.

Der dritte Teilabschnitt begann schon während des zweiten und überkreuzte sich lange Jahre mit diesem. Er entwickelte sich teils aus ihm fort und war

doch andernteils von der Idee her völlig verschieden und absolut unabhängig davon. Die Rennen standen im Zeichen der Leistungsprüfung und der Zuchtauswahl. Der Gedanke dazu ging von England aus und verbreitete sich über ganz Europa und faßte wenig später auch in Übersee Fuß. In Bayern wehrten sich die zahlreichen Freunde des alten Rennbetriebs aber noch, als sich in Norddeutschland die neuen Ideen schon lange durchgesetzt hatten, verbissen und mit Erfolg gegen deren Eindringen. Sie wollten nichts wissen von richtig geschulten Rennpferden, die korrekt gesattelt und aufgezümt waren, von tadellos ausgebildeten Jockeys, von durchgreifenden Rennordnungen mit Gewichtsausgleichung und dergleichen mehr. Sie waren auch nicht interessiert, wie die Nachkommen der Sieger sich in der Landespferdezucht oder als Remonten durchsetzen würden. Die phantasievoll gekleideten "Rennbuam" auf oft ungesattelten Bauernrössern waren es, die ihnen Spaß machten. Blutlinien sagten ihnen nichts, aber das Drum und Dran eines Volksfestes sprach sie an. Dazu kam natürlich in München noch der besondere Zauber der Wiesenrennen, die prunkvolle Auffahrt des königlichen Hofes und der gesamte Hintergrund des weltberühmten Volksfestes. Aber die moderne Richtung setzte sich schließlich auch in Bayern mehr und mehr durch. Zuerst gab es hier die traditionellen Wiesenrennen, dort die Veranstaltungen des Münchener Rennvereins, dann paßten sich erstere immer stärker den neuen Einrichtungen an und zuletzt waren die Bestimmungen des Unionclubs überall akzeptiert.

Jetzt aber wollen wir uns zum Schluß doch kurz fragen: Wie sieht das alles heute aus? Die modernen Errungenschaften des Rennsports wurden natürlich erhalten und nach dem Stand der Technik weiter verbessert, das ist keine Frage. Jedoch unter welches Motto sollen wir die Rennen der Jetztzeit stellen? Es ist zu überlegen, inwieweit heute noch die Bedeutung der Zuchtauswahl eine Rolle spielt. Freilich gehen die besten Vertreter jedes Jahrgangs, soweit es die Finanzen ihrer Besitzer erlauben, zurück in die Gestüte und sorgen für den Nachwuchs auf der Bahn. Aber die Landespferdezucht ist klein geworden. Sehr viel Vollblut zum Einkreuzen wird nicht mehr benötigt, wenn auch der eine oder andere korrekte Hengst nach Celle, in die Trakehner- oder Hannoveranerzucht abwandert, in erster Linie um eine Veredelung des Turniermaterials zu erreichen. Früher aber waren es größere Aufgaben, die dem Vollblut gestellt waren. So führte zum Beispiel Landwirtschaftsminister v o n P o d b i e l s k i bei einer Etatsberatung der Gestütsverwaltung u.a. aus:

"Die Vollblutzuucht gebrauchen wir zur Sicherstellung und Remontierung unse-

rer Armee. Das Gros der Pferde können wir nicht prüfen, deshalb müssen wir die Spitzen prüfen. Das Vollblutpferd brauchen wir nicht um seiner selbst willen, sondern um ein gutes Halbblutpferd zu ziehen." Und im "Preußischen Kreistierarzt" Band IV lesen wir über die Bedeutung der Vollblutrennen: "Die Reformierung der Vollblutzucht ist die Seele und der Nerv unserer Remontierung, sie stellt eine Aufgabe dar, die an Wichtigkeit keinem anderen Gliede der Sicherung und Vertheidigung unseres Vaterlandes nachsteht."

Daß die Vollblutzucht und die moderne deutsche Bundeswehr, bei der es um die Frage der Atomwaffen geht, nichts miteinander zu tun haben, dürfte einleuchtend sein. Ein wichtiger Verwendungspunkt fällt also weg. Aber auch sonst ist die Bedeutung der Vollblüter in der klein gewordenen Landespferdezucht ziemlich problematisch geworden, so daß also der Zweck der Rennen zur Zuchtauswahl heute kaum mehr entscheidend ist für die Abhaltung der Rennen. Trotz allem aber werden die Pferderennen weiter bestehen bleiben. Wenn sie nun auch nicht mehr, wie im zweiten Zeitraum ihrer Geschichte, als Volksbelustigung betrachtet werden, so bilden sie doch für viele, viele Menschen eine Quelle der Erholung und Entspannung am Wochenende, so daß sie in dieser Hinsicht auch weiterhin auf alle Fälle ihre Berechtigung haben. - Eine bekannte Tageszeitung schrieb unlängst: "Wenn der Pferdesport zunehmend Freunde findet, so liegt das nicht nur an einer gesellschaftlichen Umschichtung, sondern zweifellos an einer seelischen Verarmung im Umgang mit der Technik." Das ist sicher richtig und meines Erachtens wirklich einer der Hauptgründe, warum sich die Rennen auch weiterhin behaupten werden und sogar überall in der Welt ständig größere Zuschauermassen anlocken. Der Mensch, der die ganze Woche von toten kalten Maschinen umgeben ist, freut sich am Wochenende über die Schönheit der herrlichen Geschöpfe auf dem grünen Rasen.

Auch in Riem, das in den letzten Jahren schwer um seine Existenz zu kämpfen hatte, ist seit Beginn des Jubiläumsjahres - die Bahn wurde 1957 60 Jahre alt - ein erfreulicher Aufschwung festzustellen, von dem nur zu hoffen ist, daß er anhält. Jedes Wochenende kämpfen hier die edlen Tiere um den Sieg, und die zahlreichen Zuschauer erleben begeistert die spannenden Kämpfe, fühlen sich auf der gepflegten Anlage sichtlich wohl und freuen sich nicht zuletzt über größere oder kleinere Totogewinne, die sich doch gelegentlich einstellen, obwohl niemand die Rennbahn als Millionär verlassen wird, wenn er es nicht schon vorher war.

Vielleicht folgt der bayerische Staat in nächster Zeit auch einmal dem Bei-

spiel anderer Bundesländer, die ihre Bahnen zum Teil in recht großzügiger Weise unterstützen. Dann wäre der Münchener Verein wohl in der Lage, 1965 sein 100 jähriges Jubiläum frei von drückenden Sorgen feierlich zu begehen zur Freude seiner vielen alten und neuen Freunde.

IV. Literaturverzeichnis

- 1.) Album des deutschen Rennsports: Ein Jahrhundert Auslandserfolge der deutschen Vollblutzucht, Jhrg.1953, S. 10
- 2.) Bayerland, Das: 21. Jhrg., 1910
- 3.) Bayerische Landts- und Polizeyordnung von 1616
- 4.) Beaulieu, Fr.Chde: Der klassische Sport
- 5.) Biel, Baron: Über edle Pferde
- 6.) Christ, O.: Kreuz und quer durch den Rennsport
- 7.) Dall'Armi: Das Pferderennen 1810
- 8.) Destouches, von: Das Münchener Oktoberfest 1810, Gedenkbuch zur Jahrhundertfeier.
- 9.) Eck, Dr. Otto: Geschichtliche Nachrichten über die ersten Pferderennen in München. Beitrag aus "Das Pferd in der Kunst"
- 10.) Finsterwalder, P.: 60 Jahre Münchener Rennverein
- 11.) Focke, F.: Ritte und Reigen
- 12.) Fröehner und Wittlinger: Der preußische Kreistierarzt, Bd. IV
- 13.) Gemeiner, Th.: Reichsstadt Regensburg, Chronik, Bd. 2, S. 226
- 14.) Goetz: Geographisch-Historisches Handbuch von Niederbayern.
München 1895, S. 840
- 15.) Hauger, Dr. A.: Zur römischen Landwirtschaft und Haustierzucht, ein Beitrag zur Kultur Roms.
- 16.) Hazzi, Staatsrath von: Über die Pferderennen als wesentliches Beförderungsmittel der besseren, vielmehr edlen Zucht in Deutschland und besonders in Bayern.

- 17.) Hindringer, R.: Weiheroß und Roßweihe
- 18.) Lehdorff, Graf Siegfr.: Ein Leben mit Pferden
- 19.) Mayer, G.K.: Sammlung der Kurpfalz Baierischen allgemeinen und besonderen Landesverordnung.
Bd. I, 1784
- 20.) Mußnug, L.: Das Nördlinger Scharlachrennen.
Jhrb.d.Hist. Vereins f. Nördlingen,
Bd. 9/10, S. 113
- 21.) Münchener Stadtarchiv: a) Codex IX, S. 41
b) Alt Baierisches Renngesetz vom 9. July 1825
c) Die planmäßige Feststellung der Rennbahn
auf der Theresienwiese
d) Faszikel I: Akten A IX 1353
A IX 1357
A IX 1360
A IX 1540
e) Alte Rennzettel 1855 - 1914
f) Hauptbuch des Renngerichts
g) Festprogramm für das erste Pferderennen
in München zur Vermählung des Kronprinzen
Ludwig am 17. Oktober 1810
h) Gemeinderechnungen der Königl. Haupt-
und Residenzstadt München
- 22.) Pfänder: Der Rennsport
- 23.) Rauch, Dr. A.: 500 Jahre deutsche Rennen in München
- 24.) Schwarzenecker: Racen, Züchtung und Haltung des Pferdes
- 25.) Städtechroniken, deutsche: Bd. 22 von Hektor Müllich
Bd. 23 von Clemens Sander
Bd. 32 von Paul Hektor Maier
- 26.) Staatsarchiv, Bayerisches: Akten des Ministeriums für Handel
a) M H 886
b) M H 887
c) M H 888
d) M H 889
e) M H 890

- 27.) Tesio, F.: Das Vollblut-Tier zum Experimentieren
- 28.) Zern, W.: Pferdezeitung
- 29.) Zeitschrift für Pferdekunde und Pferdezucht:
Jhrg. 1888 Nr. 6
" 1896 Nr. 1/4/5/11/21/22/24
- 30.) Zucht und Sport:
" 1928 Nr. 4/5
" 1929 Nr. 2/4/6

Lebenslauf

Ich wurde am 13. Mai 1931 in München als Tochter des Tierarztes Dr. Hermann Kalb und seiner Ehefrau Anneliene geb. Sigl geboren.

Ab 1937 besuchte ich die Volksschule und zwar zuerst die Stiellerschule, später die Hohenzollernschule in München. 1941 trat ich in die Oberschule an der Luisenstraße ein. Ab 1943 war ich im KVL-Lager dieser Schule in Bad Tölz; nach Kriegsende wurde ich Schülerin der St. Anna-Oberrealschule, an der ich 1949 das Abitur machte. Anschließend besuchte ich Kurse der Handels- und Dolmetscherschule. November 1951 bis Februar 1952 absolvierte ich das vorschriftsmäßige Arbeitssemester an der Tierärztlichen Fakultät der Universität München. Am 21. April 1952 begann ich hier mit dem Studium der Veterinärmedizin. Im Juli 1953 bestand ich das Vorphysikum, im Februar 1954 das Physikum, beides in München. Vom Herbst 1956 bis Januar 1957 unterzog ich mich mit Erfolg der tierärztlichen Prüfung in München. Am 15. März 1957 begann ich meine Tätigkeit als Praktikantin bei Herrn Dr. Schreyer.

THE HISTORY OF THE

REIGN OF KING CHARLES THE FIRST

IN WHICH ARE CONTAINED THE
MOST IMPORTANT AND INTERESTING
PARTS OF HIS REIGN

BY
JOHN BURNET
OF THE UNIVERSITY OF OXFORD
IN TWO VOLUMES
THE FIRST
LONDON
Printed by J. Streater, at the Sign of the Gun, in St. Dunstons Church-yard, 1679.

